



# Ministero per i Beni e le Attività Culturali

DIREZIONE REGIONALE PER I BENI CULTURALI E PAESAGGISTICI DEL VENETO

## IL DIRETTORE REGIONALE

VISTO il Decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165 "Norme generali sull'ordinamento del lavoro alle dipendenze delle amministrazioni pubbliche";

VISTO il Decreto legislativo 20 ottobre 1998, n. 368 "Istituzione del Ministero per i beni e le attività culturali, a norma dell'art. 11 della legge 15 marzo 1997, n. 59", come modificato dal Decreto Legislativo 8 gennaio 2004, n. 3 "Riorganizzazione del Ministero per i beni e le attività culturali, ai sensi dell'art. 1 della legge 6 luglio 2002, n. 137";

VISTO il Decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42 "Codice per i beni culturali ed il paesaggio, ai sensi dell'art. 10 della legge 6 luglio 2002, n. 137";

VISTO il Decreto del Presidente della Repubblica 26 novembre 2007, n. 233 "Regolamento di riorganizzazione del Ministero per i beni e le attività culturali", come modificato dal Decreto del Presidente della Repubblica 2 luglio 2009, n. 91;

VISTO il Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri in data 10 agosto 2009, con il quale è stato conferito all'arch. Ugo SORAGNI l'incarico di livello dirigenziale generale di Direttore regionale per i beni culturali e paesaggistici del Veneto;

VISTA la nota prot. 5385 del 18 marzo 2010, ricevuta il 23 marzo 2010, con la quale l'Agenzia del Demanio Filiale Veneto ha chiesto, ai sensi dell'art. 12 del D.lgs 42/04, la verifica dell'interesse culturale nel seguente immobile:

denominazione	"EX CASELLO FERROVIARIO IN LOCALITÀ TAI"
provincia di	BELLUNO
comune di	PIEVE DI CADORE
località	TAI
proprietà	DEMANIO DELLO STATO
sito in	STRADA STATALE 51 DI ALEMAGNA, SNC
distinto al C.F. al C.T.	Foglio MU, particelle 1104 e 1108; foglio 35, particelle 91 e 92;
confinante con	foglio 35 (C.T.), particelle 567 e 140 – ex sedime ferrovia Dolomiti - Calalzo di Cadore - Dobbiaco;

VISTO il parere della Soprintendenza per i beni architettonici e paesaggistici per le province di Venezia, Belluno, Padova e Treviso, espresso con nota prot. 12698 del 7 giugno 2010;

VISTO il parere della Soprintendenza per i beni archeologici del Veneto, espresso con nota prot. 6354 del 5 maggio 2010;



RITENUTO che l'immobile come di seguito descritto:

denominazione	"EX CASELLO FERROVIARIO IN LOCALITÀ TAI"
provincia di	BELLUNO
comune di	PIEVE DI CADORE
località	TAI
proprietà	DEMANIO DELLO STATO
sito in	STRADA STATALE 51 DI ALEMAGNA, SNC
distinto al C.F. al C.T.	Foglio MU, particelle 1104 e 1108;
confinante con	foglio 35, particelle 91 e 92, foglio 35 (C.T.), particelle 567 e 140 – ex sedime ferrovia Dolomiti - Calalzo di Cadore – Dobbiaco,

presenta l'interesse culturale di cui all'art. 12 del citato D.Lgs. 42/2004, per i motivi contenuti nella allegata relazione storico artistica

#### DECRETA

l'immobile denominato "EX CASELLO FERROVIARIO IN LOCALITÀ TAI", sito nel comune di Pieve di Cadore (Belluno), come identificato in premessa, è dichiarato di interesse culturale ai sensi dell'art. 12 del D.lgs. 42/04 e rimane quindi sottoposto a tutte le disposizioni di tutela contenute nel predetto decreto legislativo.

La planimetria catastale e la relazione storico artistica fanno parte integrante del presente decreto che verrà notificato ai proprietari, possessori o detentori a qualsiasi titolo del bene che ne forma oggetto.

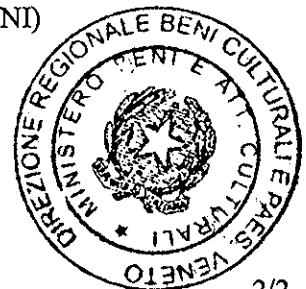
Il presente decreto sarà trascritto presso l'Agenzia del Territorio - Servizio Pubblicità Immobiliare - a cura della competente Soprintendenza per i beni architettonici e paesaggistici ed avrà efficacia nei confronti di ogni successivo proprietario, possessore o detentore a qualsiasi titolo del bene.

Avverso il presente decreto è ammesso il ricorso amministrativo al Ministero per i beni e le attività culturali, ai sensi dell'articolo 16 del D.lgs 42/04.

Avverso il presente provvedimento è ammessa proposizione di ricorso giurisdizionale al Tribunale amministrativo regionale a norma degli articoli 2 e 20 della legge 6 dicembre 1971, n. 1034 e successive modificazioni, ovvero ricorso straordinario al Capo dello Stato ai sensi del decreto del Presidente della Repubblica 24 novembre 1971, n. 1199, rispettivamente entro 60 e 120 giorni dalla data di notificazione.

Venezia, 23 giugno 2010

Il Direttore regionale  
(arch. Ugo SORAGNI)



2/2





SOPRINTENDENZA PER I BENI ARCHITETTONICI E PAESAGGISTICI PER LE PROVINCE DI VENEZIA, BELLUNO, PADOVA E TREVISO

**Comune di PIEVE DI CADORE (Belluno)**  
**località Tai***"Ex Casello Ferroviario in località Tai"***RELAZIONE STORICO-ARTISTICA****Proprietà pubblica: Agenzia del Demanio – Filiale Veneto**  
**C.T. Foglio 35 Particelle 91-92**

L'immobile in argomento, situato lungo l'antica linea ferroviaria dolomitica Calalzo – Dobbiaco, fa parte di un gruppo di quattro ex-caselli ferroviari siti nel Comune di Pieve di Cadore: in località Tai, in località Ronchi, di Sottocastello, nelle vicinanze della nuova variante della S.S.n.51, e di altri dieci situati nel Comune di Cortina d'Ampezzo: di Fiames, di Dogana Vecchia, di Acquabona, di Zuel, "La Riva", di "Bigontina", di Verocai, di "Rufredo", di Ospitale, di Cimabanche.

La linea ferroviaria delle Dolomiti aveva uno scartamento ridotto di 950 m/m ed era lunga complessivamente 65 km. Partiva dalla città di Calalzo, a quota 740 m s.l.m. dove arrivava la linea ferroviaria nazionale (l'attuale linea Conegliano - Calalzo) e, passando per Cortina d'Ampezzo, raggiungeva Dobbiaco a 1215 m s.l.m. La massima altitudine raggiunta erano i 1530 m s.l.m. della stazione di Cimabanche.

Verso la fine del XIX secolo iniziò a manifestarsi nella conca ampezzana la necessità di un collegamento verso le zone circostanti; si pensava di realizzare un collegamento verso nord alla città di Dobbiaco e verso sud alla città di Calalzo di Cadore, dove arrivava già la linea ferroviaria nazionale. Nel marzo 1905 venne autorizzato il progetto di costruzione di un collegamento ferroviario tra Cortina d'Ampezzo e Dobbiaco che però fu realizzato definitivamente solo parecchi anni più tardi. La ferrovia di fatto nacque nel 1916 per le esigenze belliche della Grande Guerra, che si combatté in gran parte nelle zone montane cadorine e ampezzane, e fece sorgere l'esigenza di un mezzo di trasporto di uomini e mezzi tra Cortina d'Ampezzo e Calalzo di Cadore. Nacque quindi come ferrovia a scartamento ridotto su sede stradale; tratti di linea provvisoria furono costruiti dai militari del genio allungando semplicemente i binari sulla strada (l'attuale statale SS 51 Alemagna) per assicurare i rifornimenti alle truppe italiane del fronte a nord di Cortina. All'inizio del 1917, il genio militare italiano iniziò i lavori di costruzione della ferrovia vera e propria tra Peaio e Cortina ma questi lavori si interruppero dopo la disfatta di Caporetto, nel novembre del 1917. I genieri austriaci continuarono i lavori e posero su sede stradale un collegamento, anch'esso a scartamento ridotto, da Dobbiaco a Calalzo. La linea venne completata nel 1921 dal Genio Militare Italiano; il traffico tra Cortina e Dobbiaco era limitato ai mesi estivi e ad una coppia di treni a giorni alterni. Il 1 gennaio 1923 la ferrovia venne affidata al Regio Circolo Ferroviario di Bolzano che diede alla linea maggiore regolarità di servizio e realizzò un consistente aumento di traffico e quindi di introiti. Data la favorevole esperienza, nell'estate del 1924 il Ministero dei Lavori Pubblici affidò ad un'impresa privata l'esercizio della linea per 35 anni. Nel 1927, con l'avvento della trazione elettrica, la ferrovia delle Dolomiti poteva finalmente assolvere le sue funzioni fondamentali: collegare il capolinea ferroviario di Calalzo con la Via Pusteria e le linee per il Brennero e l'Austria e migliorare l'accesso turistico nella zona di Cortina d'Ampezzo. Durante il secondo conflitto mondiale, Cortina venne trasformata in zona ospedaliera, così la ferrovia assunse l'onere del trasporto dei feriti provenienti dal fronte realizzando convogli-ospedale con i propri carri chiusi, dotati di brande. Nel dopoguerra, con l'avvento della motorizzazione privata, per la ferrovia delle Dolomiti iniziò un periodo di abbandono. Dopo le Olimpiadi invernali di Cortina



MINISTERO PER I BENI  
E LE ATTIVITÀ CULTURALI

SOPRINTENDENZA PER I BENI ARCHITETTONICI E PAESAGGISTICI PER LE PROVINCE DI VENEZIA, BELLUNO, PADOVA E TREVISO

del 1956 (VII Giochi Olimpici Invernali di Cortina d'Ampezzo), la linea, conclusosi l'evento sportivo, andò incontro ad un declino inesorabile, causa il calo di traffico, le riduzioni di personale, e la mancanza di fondi. Il servizio ferroviario cessò definitivamente nel 1964. Nel giro di qualche anno l'intera Ferrovia venne smantellata, i binari disarmati, la linea elettrica abbattuta e tutti i ponti in metallo smontati ad eccezione di quello sul rio Felizon ancora oggi percorribile. Della struttura della vecchia Ferrovia delle Dolomiti, restano pochi segni, sparsi lungo l'originario tracciato, oggi utilizzato come pista da sci da fondo d'inverno e pista ciclabile d'estate.

I caselli ferroviari superstiti rappresentano una significativa testimonianza di architettura civile, legata non solo allo spostamento di viaggiatori e merci, ma identificabile con un vero e proprio modo di vivere e lavorare in montagna. Il significativo sforzo per collegare zone montane impervie con centri più popolosi e interessati da flussi turistici si affidava anche alla presenza e all'efficiente funzionamento dei caselli ferroviari. Queste tipiche costruzioni, dalle dimensioni modeste e dalle forme comuni, rappresentavano le soste di un lungo tragitto, nonché la dimora di interi nuclei familiari, la cui vita era fortemente legata al corretto funzionamento della linea ferroviaria. Infatti, il casellante, come pure la consorte e i figli erano coinvolti nelle attività di buon mantenimento dell'intero sistema di comunicazione. I caselli erano costruiti in muratura e avevano dimensioni assai ridotte (pianta 7 m x 5 m all'esterno); al piano terra, nell'unico locale, era ubicata la cucina economica in muratura che serviva per cuocere le vivande e, d'inverno, per riscaldare l'intera abitazione. In questo ambiente si svolgevano tutte le attività della famiglia. L'illuminazione elettrica era riservata ai caselli principali, tutti gli altri dovevano usare i lumi a petrolio.

L'immobile in argomento, situato in un'area pianeggiante posta alla stessa quota dell'ex sedime della ferrovia, era anticamente adibito alla funzione di stazione ferroviaria. Il fabbricato principale, a due piani fuori terra più sottotetto in muratura e tetto a padiglione con manto di copertura in scandole di tipo industriale, presenta le caratteristiche architettoniche tipiche dell'architettura montana del luogo: basamento in pietra a vista, pareti in liscio intonaco ocra, incorniciato da liste di bugnato rustico agli angoli e forometria regolare inquadrata da liscie profilature in pietra. Il corpo accessorio, in muratura di pietrame a un piano fuori terra, alto circa due metri ha copertura a padiglione e manto in scandole di tipo industriale.

L'immobile in argomento costituisce una significativa testimonianza dell'organizzazione funzionale e delle caratteristiche architettoniche e costruttive degli ex caselli costruiti lungo l'antico tracciato ferroviario Calalzo - Dobbiaco a partire dal 1916, per facilitare i trasporti di uomini e merci durante la prima guerra mondiale e che poi continuarono a svolgere un ruolo di notevole importanza per la società civile, fino alla loro dismissione nel 1964.

Per quanto sopra esposto si ritiene che l'immobile in argomento sia meritevole di tutela storico-artistica, configurabile tra i beni di cui all'art. 10, comma 1 del D.lgs. 42/2004.



IL SOPRINTENDENTE  
Arch. Sabina Ferrari

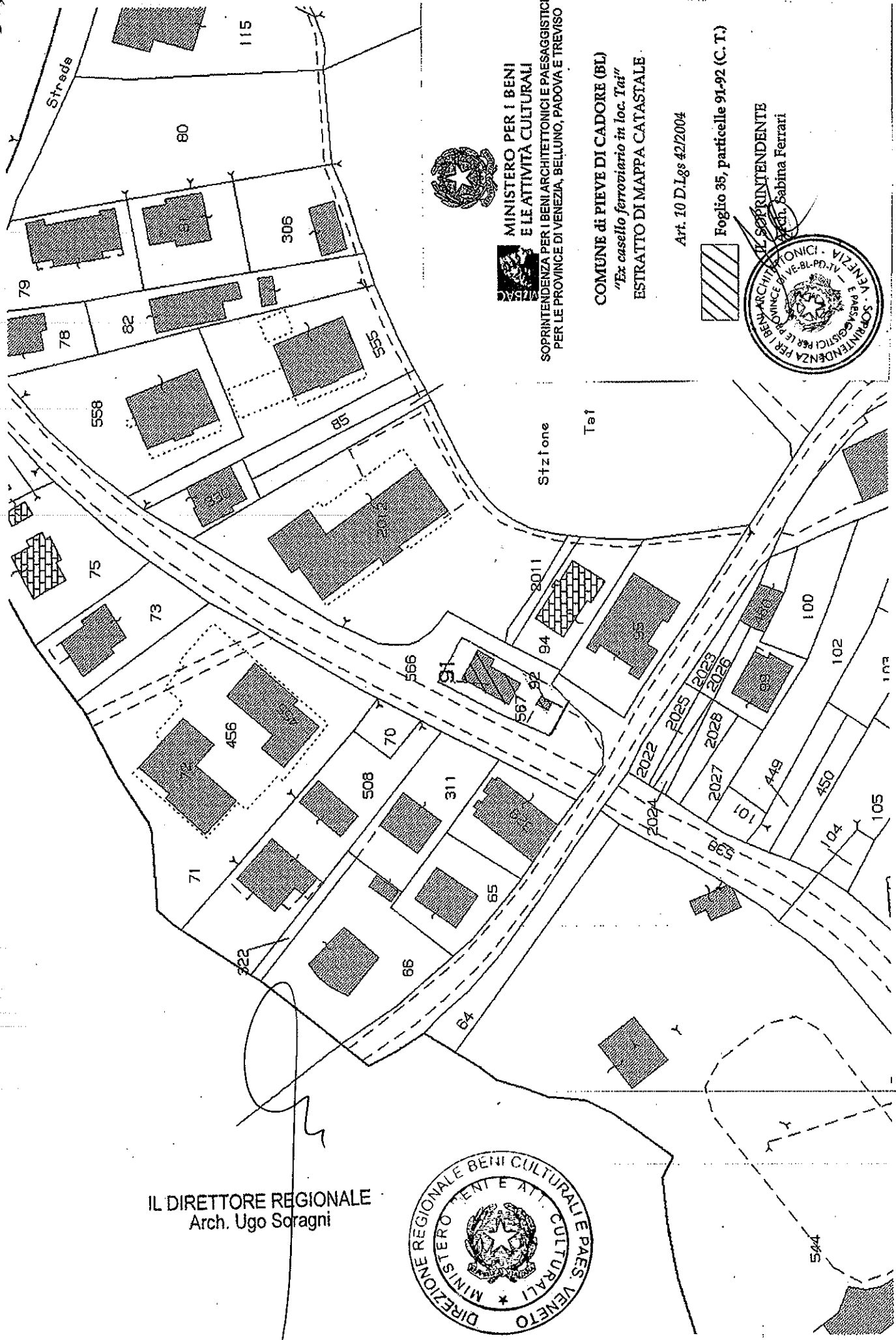
Collaboratore all'Istruttoria: Dott.ssa Francesca Della Rocca, Dott.ssa Caterina Rampazzo

IL DIRETTORE REGIONALE  
Arch. Ugo Soragni



SF / FDR / CRA\_verifiche\_di interesse\_pieve di cadore BL\_ex casello TAI

Palazzo Soranzo Cappello - S.Croce 770 - 30135 Venezia - Tel. 0412574011 - Fax 0412750288 - C.F. 80010310276



MINISTERO PER I BENI  
E LE ATTIVITÀ CULTURALI  
SORINTENDENZA PER I BENI ARCHITETTONICI PAESAGGISTICI  
PER LE PROVINCE DI VENEZIA, BELLUNO, PADOVA E TREVISO

COMUNE di PIEVE DI CADORE (BL)  
"Ex casello ferroviario in loc. Ta1"  
ESTRATTO DI MAPPA CATASTALE

Art. 10 D.Lgs 42/2004

Foglio 35, particelle 91-92 (C. T.)



IL DIRETTORE REGIONALE  
Arch. Ugo Scraggi

