



# 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 recante "Norme generali sull'ordinamento del lavoro alle dipendenze delle amministrazioni pubbliche";

VISTO il decreto legislativo 20 ottobre 1998, n. 368 recante "Istituzione del Ministero per i beni e le attività culturali, a norma dell'art. 11 della legge 15 marzo 1997, n. 59";

VISTO il decreto legislativo 8 gennaio 2004, n. 3 recante "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 recante "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 recante "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 19 luglio 2012, 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 le note prot. 15791 del 7 agosto 2012 e prot. 13466 e 13467 del 10 luglio 2012, ricevute il 17 luglio 2012, 14 agosto 2012, 30 ottobre e 7 dicembre 2012, con le quali il comune di Cortina d'Ampezzo (Belluno) ha chiesto, ai sensi dell'art. 12 del d.lgs 42/04, la verifica dell'interesse culturale nel seguente immobile:

denominazione	EX STAZIONE FERROVIARIA CON UFFICI, DEPOSITI, LOCALI ABITATIVI E COMMERCIALI E FORESTERIE – BAGNI PUBBLICI E LOCALI AD USO ABITATIVO – DEPOSITI E MAGAZZINI – SKY PASS – EX OFFICINA – EX RIMESSA,
provincia di	BELLUNO
comune di	CORTINA D'AMPEZZO
proprietà	COMUNE DI CORTINA D'AMPEZZO (BELLUNO)
sito in	GUGLIELMO MARCONI, 9 – 15 – 19 – 21 – 25
distinto al C.F.	foglio 69, particelle 3116, subb. 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 26, 27, 28 e 29 – 1081, sub. 3 e 1082, sub. 2,
confinante con	foglio 69 (C.F.), particelle 8774, subb. 11, 16 e 17 – 1082, subb. 2 e 3 – 1081, subb. 2, 3, 4 e 5 – 4730 – 4734, subb. 2, 15, 14 e 8 – 1824 – 1765 – 4736 – 4739, subb. 3, 2 e 1 – 8953, sub. 2 – 928 e 4717, sub. 1 – via G. Marconi;

VISTO il parere della Soprintendenza per i beni architettonici e paesaggistici per le province di Venezia, Padova, Belluno e Treviso, espresso con nota prot. 4741 del 21 febbraio 2013;

VISTO il parere della Soprintendenza per i beni archeologici del Veneto, espresso con note prot. 15277 del 14 dicembre 2012, prot. 11348 del 21 settembre 2012, prot. del 16 agosto 2012, prot. 11350 del 21 settembre 2012, prot. 15283 del 14 dicembre 2012 e prot. 15288 del 14 dicembre 2012;

1/2



RITENUTO che l'immobile come di seguito descritto:

denominazione	COMPLESSO DELL'EX STAZIONE FERROVIARIA: EX STAZIONE FERROVIARIA CON UFFICI, DEPOSITI, LOCALI ABITATIVI E COMMERCIALI E FORESTERIE – BAGNI PUBBLICI E LOCALI AD USO ABITATIVO – DEPOSITI E MAGAZZINI – SKY PASS – EX OFFICINA – EX RIMESSA
provincia di	BELLUNO
comune di	CORTINA D'AMPEZZO
proprietà	COMUNE DI CORTINA D'AMPEZZO (BELLUNO)
sito in	GUGLIELMO MARCONI, SNC
distinto al C.F.	foglio 69, particella 3116, subb. 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 26, 27, 28 e 29,
confinante con	foglio 69 (C.F.), particelle 8774, subb. 11, 16 e 17 – 1082, sub. 2 – 1081, sub. 2 – 4730 – 4734, subb. 2, 15, 14 e 8 – 1824 – 1765 – 4736 – 4739, subb. 3, 2 e 1 – 8953, sub. 2 – 928 e 4717, sub. 1 – via G. Marconi,

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

#### DECRETA

l'immobile denominato COMPLESSO DELL'EX STAZIONE FERROVIARIA: EX STAZIONE FERROVIARIA CON UFFICI, DEPOSITI, LOCALI ABITATIVI E COMMERCIALI E FORESTERIE – BAGNI PUBBLICI E LOCALI AD USO ABITATIVO – DEPOSITI E MAGAZZINI – SKY PASS – EX OFFICINA – EX RIMESSA, sito nel comune di Cortina d'Ampezzo (Belluno), come identificato in premessa, è dichiarato di interesse culturale ai sensi dell'art. 12 del decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42 e rimane quindi sottoposto a tutte le disposizioni di tutela contenute nel predetto decreto legislativo.

La planimetria catastale e la relazione storica 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 annotato presso l'Ufficio Tavolare di Cortina d'Ampezzo (Belluno) 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 ricorso amministrativo al Ministero per i beni e le attività culturali, ai sensi dell'articolo 16 del d.lgs 42/04.

Sono, inoltre, ammesse proposizioni di ricorso giurisdizionale al Tribunale amministrativo regionale a norma del decreto legislativo 2 luglio 2010, n. 104, 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 avvenuta notificazione del presente atto.

Venezia, 25 marzo 2013

Il Direttore regionale  
(arch. Ugo SORAGNI)



2/2



*Ministero per i Beni e le Attività Culturali*

DIREZIONE REGIONALE PER I BENI CULTURALI E PAESAGGISTICI DEL VENETO

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

**Comune di CORTINA D'AMPEZZO (Belluno)**

*"Complesso dell'ex Stazione Ferroviaria di Cortina d'Ampezzo [Foresterie, depositi e uffici ex Stazione Ferroviaria  
- Bagni e locali ad uso abitativo - Depositi e magazzini - Skipass -  
- ex Officina - ex Rimessa]"*

**RELAZIONE STORICO-ARTISTICA****Proprietà: Amministrazione comunale di Cortina d'Ampezzo (Belluno)**

Foglio 69 particella 3116 sub 1 - 2 - 3 - 4 - 5 - 6 - 7 - 8 - 9 - 10 - 11 - 12 - 13 - 14 - 15 - 16 - 19 - 20 - 21 - 22 - 23 - 24 - 25 - 26 - 27 - 28 - 29

Il complesso immobiliare in argomento, situato lungo l'antica linea ferroviaria dolomitica Calalzo - Dobbiaco, fa parte di un gruppo di stazioni ed ex-caselli ferroviari siti nei Comuni di: Cortina d'Ampezzo (Complesso dell'Ex Stazione Ferroviaria di Cortina d'Ampezzo e Caselli di Fiammes, di Dogana Vecchia, di Acquabona, di Zuel, "La Riva", di "Bigontina", di Verocai, di "Rufredo", di Ospitale, di Cimabanche), San Vito di Cadore, Borca di Cadore, Vodo di Cadore (officina di Peaio), Valle di Cadore, Pieve di Cadore, Calalzo di Cadore.

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 l'opera 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 che la gestì 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 Val 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. Negli anni '50 la notizia dello svolgimento delle Olimpiadi Invernali di Cortina del 1956 (VII Giochi Olimpici Invernali di Cortina d'Ampezzo) portò ad un ulteriore miglioramento e potenziamento della linea; la chiusura del traffico sulla statale Alemagna sia in ingresso che in uscita da Cortina in concomitanza ai giochi fece sì che addetti ai lavori, atleti e spettatori (tra cui il



*Ministero per i Beni e le Attività Culturali*

DIREZIONE REGIONALE PER I BENI CULTURALI E PAESAGGISTICI DEL VENETO

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

Presidente della Repubblica di allora) si dovettero servire esclusivamente del mezzo pubblico per raggiungere i luoghi della manifestazione: così, la ferrovia raggiunse punte di settemila passeggeri al giorno. Dopo le Olimpiadi invernali di Cortina del 1956 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 dell'antica Ferrovia delle Dolomiti, restano pochi segni, sparsi lungo l'originario tracciato, oggi utilizzato come pista da sci di fondo d'inverno e pista ciclabile d'estate.

Le stazioni e 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.

Il complesso immobiliare in argomento è distribuito su di una vasta superficie (censita al C.T. foglio 69 particella 3116 sub. 25), un tempo ospitante anche i binari ed oggi comprendente un'area destinata in buona parte a parcheggio, interclusa tra spazi occupati da edifici, prato e alberi a nord, verso monte, e complessi edilizi e aree scoperte a sud, verso valle. Il complesso è composto dall'ex Stazione Ferroviaria di Cortina d'Ampezzo con relativi fabbricati accessori e di servizio risalenti agli anni '20 del XX secolo, essendo la *Ferrovia delle Dolomiti* completata entro il 1921. Gli immobili facenti parte del complesso sono da considerarsi un *unicum* di cui vanno preservate la leggibilità e la percezione d'insieme, oltre che delle singole parti, pertanto la superficie scoperta riveste interesse culturale in quanto parte integrante del complesso dell'ex Stazione Ferroviaria, nella sua funzione di pertinenza dell'articolato compendio ed in ragione delle connessioni delle aree scoperte con ciascun edificio prospettante su di esse.

**Foresterie, depositi e uffici ex Stazione Ferroviaria – edificio A censito al C.T. foglio 69 particella 3116 subb. 1 – 2 – 3 – 4 – 5 – 6 – 7 – 8 – 9 – 10 – 11 – 12 – 13**

Si tratta dell'edificio principale, un lunghissimo fabbricato in stile eclettico, a due piani e sottotetto con una parte di interrato, in cui sono presenti varie destinazioni d'uso, costruito in muratura portante in pietra con copertura lignea e manto in lamiera metallica, contornato sui lati est e nord da un'ampia tettoia anch'essa con struttura lignea di foggia molto elegante: si noti l'intreccio delle travi a sbalzo, poggiate su mensoloni in pietra, unite con chiodi forgiati a mano e rifinite con elementi decorativi sagomati ad "S", oppure la raffinatezza dell'insieme pilastro binato-montanti "a forcilla".

L'edificio presenta una sagoma planimetrica piuttosto composita, in cui prevale la forma rettangolare arricchita sul fronte principale da un piccolo corpo di fabbrica coperto da un curioso tetto a sagoma trapezoidale con pendenza molto accentuata, quasi da "casa delle fate", che s'interseca in senso diagonale al parallelepipedo principale sul lato sud-ovest, mentre a nord-ovest si trova in aggetto un portico sormontato da un bovindo e da un terrazzo con parapetto analogo ai balconi, il tutto coronato da un grande abbaino il cui volume si stacca nettamente dalla falda del tetto.

La distribuzione interna del fabbricato è suddivisa a piano terra tra due destinazioni d'uso: una parte a ristorante, con due ampie sale e una cucina con servizi, l'altra ad uffici e locali accessori; il piano superiore ospita invece



*Ministero per i Beni e le Attività Culturali*

DIREZIONE REGIONALE PER I BENI CULTURALI E PAESAGGISTICI DEL VENETO

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

alloggi, stesso dicasi per il sottotetto.

Tutto l'edificio mostra dettagli molto ricercati. Le finestre sono dotate di oscuri in legno originali in cui la parte inferiore è a lamelle mentre la parte superiore, dove entra la luce più forte, è cieca ma non in modo casuale: in ogni elemento la parte superiore forma un quadrato dipinto in colore diverso rispetto alla tinta del serramento. L'architrave delle finestre è ornato da una sottile cornice bicolore, leggermente aggettante, che scende da ambedue i lati per circa un terzo della finestra, concludendosi solo nelle finestre verso nord con un piccolo quadrato cavo, alcune di esse invece, probabilmente quelle delle stanze più importanti, hanno una cornice completa, più sagomata e monocroma, in tinta mattone. I balconi, poggiati su mensoline doppie, hanno parapetti in legno sagomato pure bicolori. La cornice marcapiano è in color mattone, come la cornice sottogronda, ove si può notare una teoria di mensoline lignee che la sorreggono mentre l'intonaco è tintecciato in ocra.

**Bagni e locali ad uso abitativo – edificio B censito al C.T. foglio 69 particella 3116 subb. 14 – 15 e 16**

L'edificio, a servizio del fabbricato principale appena descritto, col quale condivide epoca di costruzione, dettagli di finitura e modalità costruttiva, è un piccolo corpo di fabbrica annesso al precedente tramite un collegamento monopiano con portico passante; esso è composto da una parte su due livelli - in cui spicca evidente l'ampiezza della copertura a due falde rispetto alle proporzioni complessive - che ospita i servizi della stazione a piano terra ed un'unità immobiliare abitativa a primo piano, ed una parte terminale ad un unico livello con una terrazza soprastante a cui si accede dalla cucina dell'alloggio.

In corrispondenza del prospetto sud si possono notare tre finestrelle semiquadrate e la porta d'accesso dell'appartamento, che dà su un vano scala; il prospetto nord è simile ma con fori di dimensioni maggiori in larghezza; l'alloggio dispone soltanto di una finestra ad est e di una portafinestra ad ovest. La terrazza ha il parapetto in legno di disegno analogo a quello dei parapetti della stazione; stesso dicasi per le travi a sbalzo che sorreggono lo sporto di copertura, anch'esse della stessa elegante foggia delle travi della tettoia della stazione.

**Depositi e magazzini – edificio D censito al C.T. foglio 69 particella 3116 subb. 19 – 20 e 21**

Anche questo edificio condivide epoca di costruzione, dettagli di finitura e modalità costruttiva con la stazione; a differenza del precedente, qui ci troviamo però di fronte ad un fabbricato di dimensioni consistenti, suddiviso in due porzioni: quella nord a due piani fuori terra, quella sud distribuita su tre piani, con un piano terra molto ampio e i due piani superiori di ampiezza identica con lievi differenze dal punto di vista planimetrico, l'uno illuminato da finestre, l'ultimo da abbaini.

Al piano terra della porzione nord si trova un grande salone rettangolare destinato ad autorimessa, con due portoni lignei d'accesso sul lato est, diviso in due partizioni da pilastri portanti che reggono la copertura a due falde; la sala è finestrata sui lati sud e nord con grandi aperture semiquadrate dotate di inferriate, che corrispondono in copertura ad otto abbaini triangolari leggermente aggettanti dalle falde. Una parte del salone è inglobata nel corpo di fabbrica adiacente, a tre piani, e comunica con esso tramite due porte poste in modo simmetrico rispetto al lato nord della sala stessa. Il corpo di fabbrica maggiore in pianta disegna una sorta di H asimmetrica, dove i lati di minore spessore abbracciano idealmente la sala, la porzione centrale le si addossa in senso ortogonale, la parte terminale costituisce una sorta di nicchia che avvolge l'ingresso al vano scala. Tutti i locali sono adibiti a magazzini o ripostigli fatta eccezione per un piccolissimo servizio igienico col proprio antibagno. Le finestre, semiquadrate, sono tutte ornate dalla cornice bicolore che adorna le forometrie della stazione; il tetto, con manto in lamiera metallica, ha struttura lignea le cui travi per la porzione a vista sono caratterizzate dagli stessi motivi ornamentali presenti negli stessi elementi corrispondenti della stazione ferroviaria.

Tutto l'immobile mostra una fascia basamentale in pietra naturale di color grigio posta ad "opera incerta", mentre le murature sono intonacate e tintecciato in colore giallo-ocra chiaro.

**Skipass – edificio C censito al C.T. foglio 69 particella 3116 subb. 26 – 27 – 28 e 29**

L'edificio adibito a skipass mostra qualche analogia e considerevoli differenze rispetto agli edifici esaminati in precedenza: qui le finestrate sono tutte centinate e profilate da un'importante doppia ghiera semicircolare in



*Ministero per i Beni e le Attività Culturali*

DIREZIONE REGIONALE PER I BENI CULTURALI E PAESAGGISTICI DEL VENETO

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

mattoni a vista poggiata su conci lapidei squadrati, tutti uniti tra loro da una cornice anch'essa in mattoni posti in tre file sovrapposte. Il fabbricato, di dimensioni contenute, ha sagoma rettangolare ed è distribuito su due piani più sottotetto, tutti adibiti ad uffici e locali di servizio. Il tetto, a due falde, è coperto da un manto in lamiera metallica su struttura lignea di foggia analoga a quella dei fabbricati sopra illustrati.

**Ex Officina – porzione di edificio E censito al C.T. foglio 69 particella 3116 sub. 22 e sub. 23**

L'edificio E e l'edificio F sono i fabbricati con caratteristiche morfologiche più spiccatamente industriali, condivise in parte con l'edificio D. Qui infatti parte della struttura di copertura non è in legno ma è costituita da capriatelle di tipo *polonceau* in carpenteria metallica di disegno elegante con tiranti, catena e contraffissi molto leggeri. L'ignoto progettista dell'immobile dimostra una cultura architettonica/ingegneristica non comune usando questa tipologia di capriata, che nasce nella Francia dell'Ottocento, in piena Rivoluzione Industriale, proprio dedicata alle coperture dei depositi ferroviari.

L'edificio è composto di due corpi di fabbrica disposti in senso ortogonale tra loro a formare una sorta di "L": il primo, più piccolo, a due piani, con tetto a struttura lignea; il secondo, molto lungo rispetto alla larghezza, a piano unico e coperto dalla struttura metallica appena analizzata. Ambedue le fabbriche mostrano grandi finestrate a piano terra con vetrate alloggiate in serramenti pure metallici suddivisi in piccoli riquadri secondo l'uso dell'epoca, mentre le aperture del piano superiore condividono la tipologia su scala più ridotta; tutto l'immobile è percorso da un basamento in pietra locale lavorata ad *opus incertum* che funge da piano da cui s'innalzano i pilastri in mattoni a vista che scandiscono ad intervalli regolari le facciate nord e sud del corpo di fabbrica longitudinale, l'interspazio tra i quali ospita tamponamenti intonacati e tinteggiati in color giallo pallido e le finestre. Il manto di copertura è in lamiera metallica come già riscontrato negli altri edifici del complesso.

Dell'ex Officina è stata presa in esame soltanto la porzione censita al C.T. foglio 69 particella 3116 sub 22 (porzione) e sub 23.

**Ex Rimessa – porzione di edificio F censito al C.T. foglio 69 particella 3116 sub. 24**

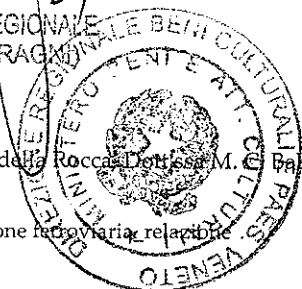
L'edificio denominato Ex Rimessa condivide integralmente la tipologia costruttiva dell'Ex Officina: basamento lapideo, struttura laterizia con tamponamenti intonacati, forometrie, *polonceau*, manto metallico. Si tratta di un lunghissimo corpo di fabbrica con orientamento prevalente nord-sud che mostra la facciata sud interamente finestrata mentre la nord presenta scarse aperture.

Dell'Ex Rimessa è stata presa in esame soltanto la porzione comunale relativa alla particella 3116 sub 24.

Per quanto sopra esposto si ritiene che il complesso immobiliare in argomento sia meritevole di tutela storico-artistica, configurabile tra i beni di cui all'art. 10, comma 1 del D.lgs. 42/2004, in quanto particolare esempio di compendio di archeologia industriale edificato nei primi anni del Novecento, pregevole per cura dei dettagli, costituito da sei edifici a varie destinazioni, tutti in origine a servizio della *Ferrovia delle Dolomiti*. Il complesso in argomento costituisce un significativo esempio dell'organizzazione funzionale e delle caratteristiche architettoniche e costruttive delle Stazioni, dei fabbricati accessori e di servizio e delle relative pertinenze, 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.

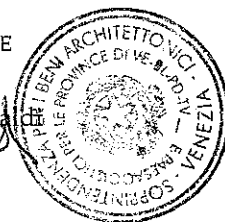
(per la bibliografia di riferimento si veda: Eraldo Gaspari, *La Ferrovia delle Dolomiti. Calalzo – Cortina d'Ampezzo – Dobbiaco. 1921 – 1964*, Bolzano, Athesia, 1994).

IL DIRETTORE REGIONALE  
(Arch. Ugo SCRAGNIN)



IL SOPRINTENDENTE

ad interim  
Arch. Antonella Rapa



Collaboratore all'Istruttoria: Dott.ssa F. della Rocca, Dott.ssa M. C. Bopolin

AR / FDR / MCB\_cortina\_complesso ex stazione ferroviaria relazione

# Comune di Cortina d'Ampezzo (BL)

Estratto di mappa catastale (foglio 69)

Scala 1:1000

