



Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo

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;

VISTE le note prot. 18197 del 27 agosto 2009, ricevuta il 31 agosto 2009 successivo, e prot. 13264 del 4 agosto 2014, ricevuta in pari data, con le quali l'Agenzia del demanio - Direzione Veneto - Venezia ha chiesto, ai sensi dell'art. 12 del d.lgs 42/04, la verifica dell'interesse culturale nel seguente immobile:

denominazione	EX CASELLO FERROVIARIO DI OSPITALE
provincia di	BELLUNO
comune di	CORTINA D'AMPEZZO
località	OSPITALE
proprietà	DEMANIO DELLO STATO
sito in	STRADA STATALE N. 51 "ALEMAGNA", SNC

catastralmente distinto:

al Tavolare foglio 23, particelle edificiali (p.ed.) 958 e 1341;
foglio 23, particella fondiaria (p.f.) 8941/2;

al C.F. foglio 23, particelle 958 e 1341;

al C.T. foglio 23, particelle 958 e 1341;

confinante con foglio 23 (C.T.), p.f. 8305/4 strada statale n. 51 "Alemagna";

VISTO il parere della Soprintendenza per i beni architettonici e paesaggistici per le province di Venezia, Padova, Belluno e Treviso, espresso con nota prot. 26416 del 10 novembre 2014;

VISTO il parere della Soprintendenza per i beni archeologici del Veneto, espresso con nota prot. 12687 del 16 settembre 2009;



RITENUTO che l'immobile come di seguito descritto:

denominazione	EX CASELLO FERROVIARIO DI OSPITALE
provincia di	BELLUNO
comune di	CORTINA D'AMPEZZO
località	OSPITALE
proprietà	DEMANIO DELLO STATO
sito in	STRADA STATALE N. 51 "ALEMAGNA", SNC

catastalmente distinto:

al Tavolare foglio 23, p.ed. 958 e 1341;
foglio 2, p.f. 8941/2;

al C.F. foglio 23, particelle 958 e 1341;
al C.T. foglio 23, particelle 958 e 1341,

confinante con foglio 23 (C.T.), p.f. 8305/4 strada statale n. 51 "Alemagna",

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 DI OSPITALE, 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 il ricorso amministrativo al Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo, 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, 9 dicembre 2014

Il Direttore regionale
(arch. Ugo SORAGNI)



2/2





Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo

DIREZIONE REGIONALE PER I BENI CULTURALI E PAESAGGISTICI DEL VENETO

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

Comune di CORTINA D'AMPEZZO (BL)

"Ex casello ferroviario in località Ospitale"

RELAZIONE STORICO-ARTISTICA



Proprietà dello Stato

**Tavolare, foglio 23, particelle edifici ali 958 e 1341, particella fondiaria 8941/2;
C.F. foglio 23, particelle 958 e 1341, C.T., foglio 23, particelle 958 e 1341;**

L'immobile in argomento, situato lungo l'antica linea ferroviaria dolomitica Calalzo - Dobbiaco, fa parte di un gruppo di dieci ex-caselli ferroviari siti 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 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. Dopo le Olimpiadi invernali di Cortina 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

AR / FDR / CRA _verifiche dell'interesse_Cortina d'Ampezzo_Ex casello di Ospitale





Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo

DIREZIONE REGIONALE PER I BENI CULTURALI E PAESAGGISTICI DEL VENETO

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

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.

Un tempo, essendo l'industria del legno assai fiorente nel cadorino, era possibile vedere un gran via vai di carri legname alla stazione di Ospitale, che facevano la spola tra le segherie e la stazione, importando nuove partite di materia prima ed esportando su rotaia tale materiale lavorato; oggi, invece, Ospitale si presenta come una sperduta stazione di montagna, avendo perso l'antico fascino apportato da questi vitali scambi.

Seminascosto tra la vegetazione e purtroppo disabitato, lo stato dell'ex casello ferroviario di Ospitale difficilmente riesce a dare l'idea del passato fermento commerciale che lo ha interessato. Nonostante il degrado, questo fervore è forse rintracciabile nel suo raffinato e originale impianto strutturale.

Il fabbricato, a pianta rettangolare, non solo raggiunge considerevoli dimensioni, dato che si eleva su tre piani fuori terra, di cui uno mansardato, ma si caratterizza grazie ai due avancorpi aggettanti sul fronte principale, tali da sottolineare i profili fortemente cuspidati della copertura; quest'ultima, rivestita con pannelli di lamiera zincata, è raccordata al fabbricato a mezzo di barbacani lignei.

Per tutto quanto sopra esposto, si ritiene che l'Ex casello ferroviario in località Ospitale presenti l'interesse culturale di cui all'art. 10, comma 1 del D.lgs. 42/2004, in quanto 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 la bibliografia di riferimento si veda: Evaldo Gaspari, *La Ferrovia delle Dolomiti. Calalzo - Cortina d'Ampezzo - Dobbiaco. 1921 - 1964*, Bolzano, Athesia, 1994).

IL DIRETTORE REGIONALE
(Arch. Ugo SORAGNI)



IL SOPRINTENDENTE
ad interim
Arch. Antonella Ranaldi

Collaboratori all'istruttoria: Dott.ssa Francesca Della Rocca, Dott.ssa Caterina Rampazzo

AR / FDR / CRA _verifiche dell'interesse_Cortina d'Ampezzo_Ex casello di Ospitale





Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo

DIREZIONE REGIONALE PER I BENI CULTURALI E PAESAGGISTICI DEL VENETO

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

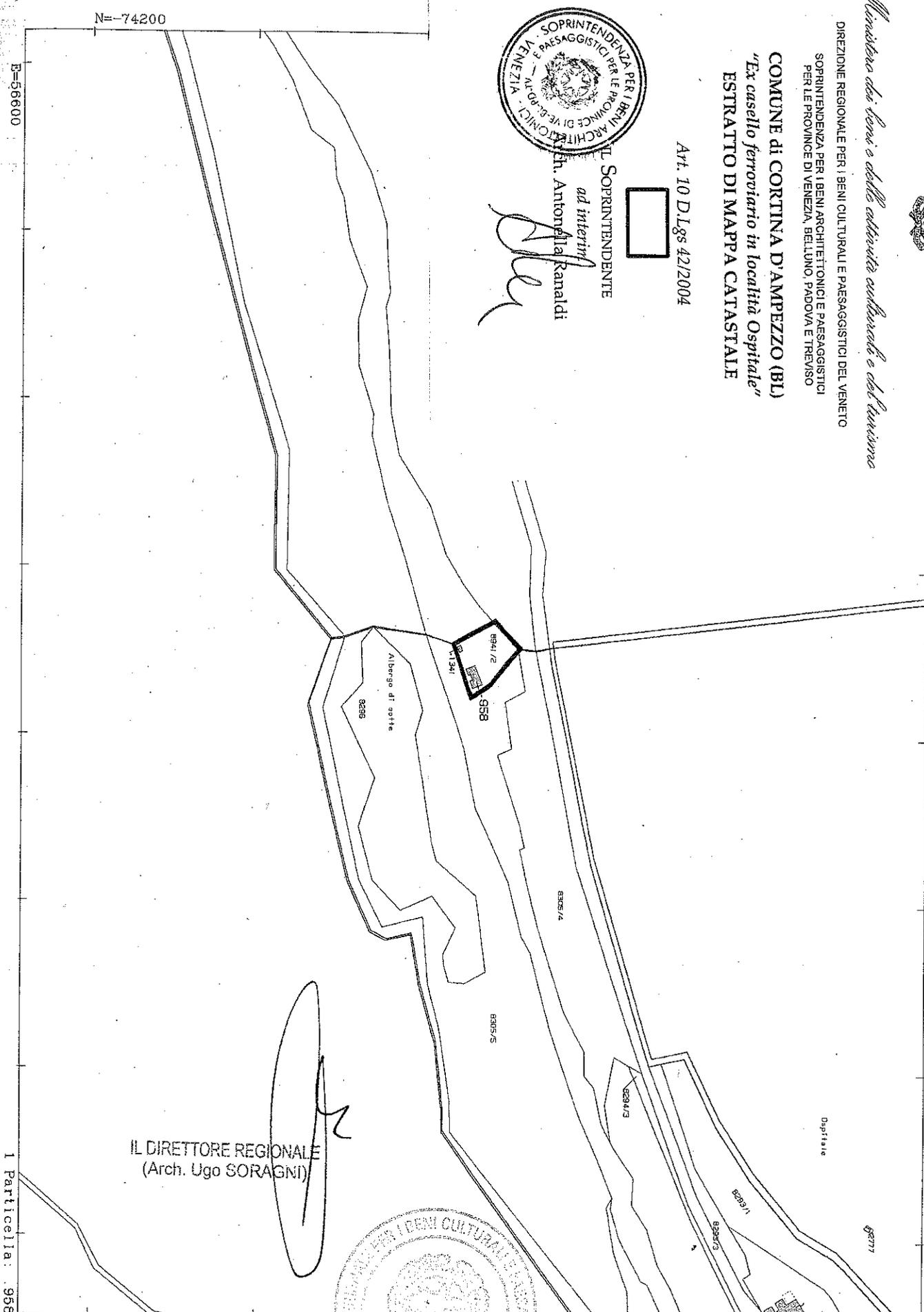
COMUNE DI CORTINA D'AMPEZZO (BL)
"Ex casello ferroviario in località Ospitale"
ESTRATTO DI MAPPA CATASTALE

Art. 10 D.Lgs. 42/2004

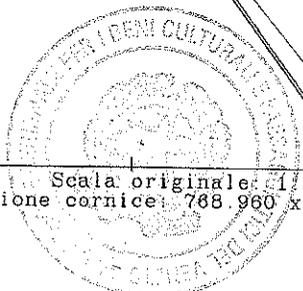


IL SORINTENDENTE
ad interim
En. Antonella Ranaldi

vizi Catastali - Direttore ING. TRACANELLA ALBERGURA telematica esente per fini istituzionali



IL DIRETTORE REGIONALE
(Arch. Ugo SORAGNI)



N=-74200

E=56600

I Particella: 958

Comune: CORTINA D'AMPEZZO
Foglio: 23

Scala originale: 1:2880
Dimensione cornice: 768.960 x 544.320 metri

17-Feb-2014 14:31
Prot. n. T186579/2014