



foto 9 – particolare veduta dell’impianto in costruzione

Un altro impianto di risalita che riveste particolare rilevanza per la sua imponenza è l’**ascensore di Montegalletto** (foto 9): fu costruito nel 1929 in prossimità della stazione di Piazza Principe, per collegare Via Balbi con la Circonvallazione a Monte (Corso Dogali); comprendeva una grande galleria, lunga circa 300 metri, da percorrere a piedi fino all’impianto.

Nella metà degli anni Settanta, quando l’ascensore venne rilevato da AMT, furono sostituite le vecchie macchine con altre dotate di una maggiore velocità e capacità di trasporto. Tuttavia nel tempo, l’impianto fu abbandonato e nel 1995 fu definitivamente chiuso.

Nel 2004, a seguito di un funzionale intervento di ristrutturazione che ha permesso inoltre di attraversare agevolmente la galleria pedonale, il servizio è tornato in funzione: il trasporto, grazie all’impiego di tecnologia avanzata, avviene per mezzo di un sistema a funicolare (orizzontale) che percorre la galleria e poi con il sistema di trasporto verticale, per un tempo totale di tre minuti. In prossimità della stazione di arrivo si trova il Castello D’Albertis (oggi Museo delle Culture del Mondo) che fu costruito alla fine dell’Ottocento sulle rovine del bastione medievale di Montegalletto.

Recupero e sostenibilità dei trasporti non convenzionali in Italia ed Europa

Nel tempo furono molte le città italiane ed europee a realizzare nuovi mezzi di trasporto non convenzionali: tra i più interessanti, in Italia, le funicolari gemelle monovettura a Bergamo (1887 - 1912), quella di Mondovì (1886), i numerosi impianti napoletani e quelle realizzate a scopo turistico a Varese (Vellone-Sacro Monte del 1909), a Como (Como-Brunate del 1894) e la Napoli-Ve-

suvio (1880), il primo impianto d’Europa e l’unico al mondo che all’epoca si “arrampicava” su un vulcano attivo; in Europa, gli impianti di Innsbruck, Salisburgo, Barcellona, Oporto e in particolare le tre funicolari di Lisbona, realizzate tra il 1884 e il 1892, e i suoi numerosi ascensori, tra cui l’Elevador de Santa Justa in ferro, che fu inaugurato nel 1902.

Nel secondo dopoguerra, molti di questi impianti - prima di tutti le funicolari - sia a causa della gestione difficile e costosa sia per motivi di sicurezza, furono chiusi.

Tuttavia oggi, dopo anni di abbandono, questi impianti stanno nuovamente acquisendo importanza. Considerati tra i più rispettosi dell’ambiente e adatti all’uso urbano, soprattutto in contesti ad alta domanda di mobilità e impiego prolungato, “abbracciano” le nuove esigenze energetiche, ambientali e di gestione del traffico: infatti costituiscono un sistema efficiente per una “mobilità sostenibile”, contribuendo alla riduzione dell’inquinamento e permettendo un risparmio energetico. Proprio per questo tutti questi mezzi di trasporto meriterebbero il recupero e la valorizzazione, con interventi programmati, analogamente a quelli realizzati da AMT a Genova.

Note bibliografiche

¹ Le informazioni sono tratte da S. De Maestri, R. Vecchiattini, *Recupero e mobilità sostenibile - funicolari e ascensori a Genova*, in *Recupero e conservazione* n.82 a. XIV luglio -agosto 2008, p. 38 - 43; per la funicolare di Sant’Anna cfr. anche *La funicolare Sant’Anna*, pubblicazione a cura dell’Ufficio Documentazioni e Ricerche Storiche con la collaborazione del Servizio Metropolitana e Impianti Speciali. Per ulteriori informazioni cfr. anche www.amt.genova.it

Le foto 4-5-7 e 8 sono state realizzate da Roberto Ungaro.