

**BIGLIETTERIA  
FERROVIARIA**

**ACQUISTA QUI!**

Scopri le offerte per i treni Alta Velocità e non solo!



**TRENITALIA  
.ITALO  
SNCF**

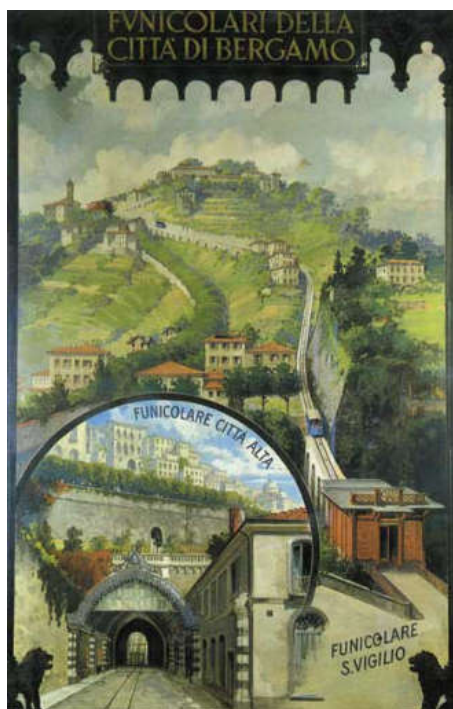
**Ferrovie.it**

da *Approfondimenti* del 01 novembre 2005

## Bergamo: la funicolare di città alta

di **Mario De Prisco**

In Italia non sono molte le città dotate di impianti funicolari per il trasporto urbano e spesso non offrono all'appassionato di trasporti ferroviari quegli spunti paesaggistici e tecnici tali da invogliarlo ad un approfondimento di questa tematica molto particolare. Così non è per i due impianti presenti nella città Orobica: questa volta tratteremo dell'impianto posto a quota inferiore, rimandando il discorso sulla funicolare di San Vigilio ad uno dei prossimi articoli (vedi [Approfondimenti del 08/06/2006](#)).



**1** Storica locandina risalente ai tempi dell'apertura della funicolare di San Vigilio avvenuta nel 1912.

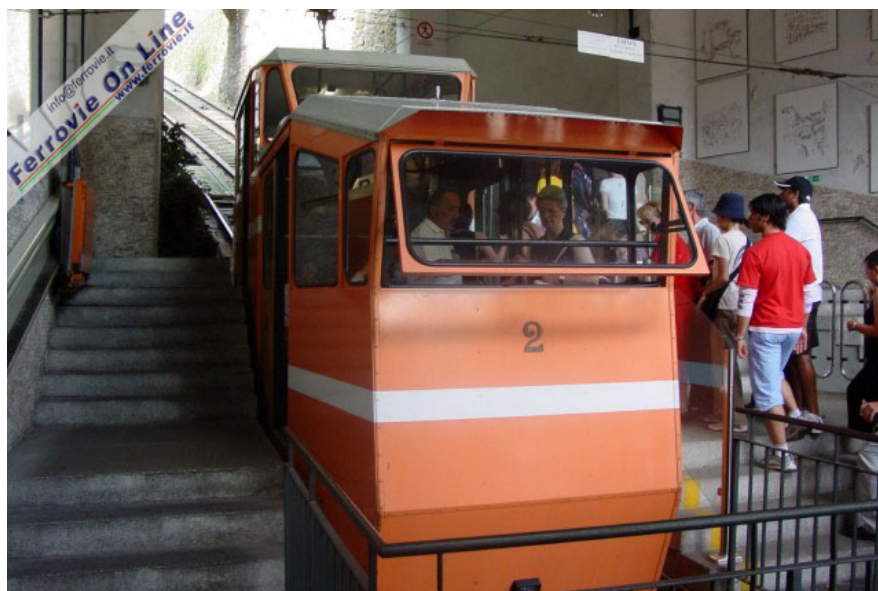
Nel corso di diversi anni l'amministrazione comunale esaminò numerosi progetti di collegamento che furono oggetto di lunghi dibattiti: risultò vincente nel 1887 quello a firma dell'ingegnere Alessandro Ferretti che propose un impianto funicolare fra viale Vittorio Emanuele e la piazza "Mercato delle Scarpe".

L'impianto venne realizzato dallo stesso progettista che ne ottenne la concessione ventennale dell'esercizio assieme a quello del servizio di tram a cavalli sviluppato nella città bassa.



**2 Vista esterna della stazione inferiore (Foto Mario De Prisco, 8 settembre 2005)**

L'inaugurazione avvenne il 20 settembre 1887, ma la festa venne guastata da un banale intoppo meccanico: il blocco di una ruota costrinse i numerosi viaggiatori saliti per l'occasione sul colle a ridiscendere a piedi. Dopo questo inizio burrascoso non ci furono ulteriori fatti degni di nota e l'esercizio proseguì regolarmente.



**3 L'ambiente interno della stazione inferiore con la vettura n.2 sulla linea di sinistra mentre un nutrito gruppo di turisti velocemente prende posto. (Foto Fabio Veronesi, 15 agosto 2002)**



**4** La vettura n.1 in discesa sulla linea di destra è ripresa da bordo della vettura n.2 appena giunta alla stazione superiore. (Foto Mario De Prisco, 8 settembre 2005)

Allo scadere della concessione, nel 1907, a seguito di un referendum popolare, la gestione dell'impianto venne rilevata dall'amministrazione comunale che creò un'apposita società: la Azienda Municipalizzata Funicolari e Tranvie Elettriche (AMFTE).

Nel 1921 l'impianto venne completamente rinnovato sostituendo le due vetture con altre realizzate dalla Stigler di Milano. Inoltre fu realizzato un importante rimaneggiamento delle due stazioni.



**5** La vettura n.2 in salita ha appena attraversato le possenti mura venete che cingono la città alta. (Foto Mario De Prisco, 8 settembre 2005)

Successivamente furono realizzati importanti interventi di manutenzione sia nel 1954, con la ricostruzione della stazione inferiore, che nel 1963-64, quando vennero nuovamente sostituite le due vetture.

Infine nel 1987, in occasione del centenario dell'inaugurazione, l'impianto è stato completamente rimodernato a cura della Ceretti Tanfani di Milano con l'adozione di avanzati sistemi di sicurezza in linea con le normative vigenti.





6. L'austero aspetto esterno della stazione superiore ben si intona con l'epoca medievale della piazza Mercato delle scarpe sulla quale si affaccia.  
(Foto Mario De Prisco, 8 settembre 2005)

Oggi il servizio funicolare è affidato alla Azienda Trasporti di Bergamo (ATB), un consorzio fra cinque aziende operanti sul territorio della città di Bergamo e degli altri Comuni serviti: Albano S. Alessandro, Almè, Alzano Lombardo, Azzano San Paolo, Curno, Dalmine, Gorle, Grassobbio, Lallio, Mozzo, Orio al Serio, Osio Sopra, Paladina, Pedrengo, Ponteranica, Ponte San Pietro, Ranica, Scanzo, Seriate, Sorisole, Stezzano, Torre Boldone, Torre de' Roveri, Treviolo, Valbrembo, Villa d'Almè, Villa di Serio.



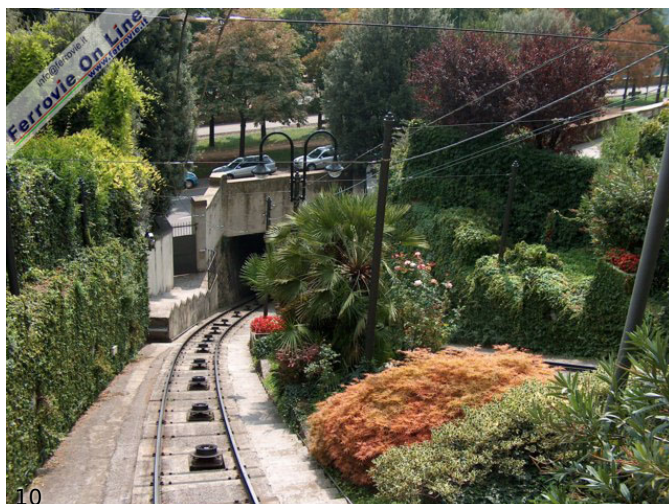
7. L'interno della stazione superiore con la vettura n.2. Sullo sfondo l'artistico portone del Caffè della funicolare, richiamato anche nella balaustra antinfortunistica, dal quale si gode di una impareggiabile veduta sulla città di Bergamo. (Foto Mario De Prisco, 8 settembre 2005)



8. Nella stazione superiore è presente un simpatico indicatore luminoso che mostra la posizione delle due vetture in linea. (Foto Mario De Prisco, 8 settembre 2005)



9. Per l'alimentazione degli ausiliari le vetture sono dotate di un pantografo dal curioso strisciante. (Foto Mario De Prisco, 8 settembre 2005)



10. Oltrepassate le mura venete le due linee divergono lievemente fra di loro e l'interbinario è curato come un giardino con essenze dalle fioriture multicolori. (Foto Mario De Prisco, 8 settembre 2005)



11. La vettura n.1 risale verso la città alta fra due muri rivestiti di edera. (Foto Mario De Prisco, 8 settembre 2005)

Da un punto di vista tecnico la funicolare di Bergamo presenta, nella configurazione attuale, la particolarità di non avere le cabine vincolate fra di loro e quindi manca del classico movimento a va e vieni con incrocio in un punto centrale della linea. Ogni cabina si muove su un binario dedicato ed è vincolata ad un contrappeso che si muove all'interno di un pozzo. Questa configurazione consente una maggiore elasticità di esercizio, potendosi effettuare le corse con una sola cabina, sia per adattarsi alle momentanee esigenze del traffico che per superare i momenti di manutenzione programmata dell'impianto senza sopprimere completamente il servizio.





12. Una panoramica della parte inferiore della funicolare fra le mura venete e la stazione inferiore, mentre la vettura n.1 percorrendo in salita la linea di destra sta per sparire nel varco aperto nella storica cinta. (Foto Mario De Prisco, 8 settembre 2005)

Il successo di questo mezzo ecologico è ben rappresentato dai numeri collezionati assieme alla funicolare di San Vigilio: vengono percorsi 45.000 km all'anno trasportando un totale di 2.100.000 viaggiatori.

Funicolare Città alta		
Linea di...	Sinistra	Destra
Lunghezza	234	240
Quota inferiore	271	
Quota superiore	356	
Dislivello	85	
Pendenza max	52%	
Pendenza media	36.32%	35.42%
Posti (di cui a sedere)	50 (12)	
Scartamento	1000 mm	

Mario De Prisco - 01 novembre 2005

☐ Iscriviti alla [newsletter quotidiana gratuita di FERROVIE.IT](#) per ricevere tutte le mattine le ultime notizie.

☐ Unisciti al nostro [canale WhatsApp](#) per aggiornamenti in tempo reale.

**Ferrovie.it** è dal 1997 il web magazine italiano dedicato alle ferrovie reali ed al modellismo ferroviario. E' vietata la riproduzione, anche parziale, di ogni contenuto del sito senza preventiva autorizzazione scritta della redazione. [Informativa sui cookie](#).

(C) **Ferrovie.it** - Roma - P.I. 08587411003