

da *Approfondimenti* del 08 giugno 2006

## Bergamo: la funicolare di San Vigilio

di Mario De Prisco

Dopo la descrizione dell'impianto di città alta (vedi *Approfondimenti* del 01/11/2005) completiamo l'esame degli impianti a fune della città di Bergamo trattando della funicolare di San Vigilio.

Questo impianto nasce a servizio dell'omonimo colle posto, rispetto alla pianura, alle spalle della città e sede di un piccolo ma frequentato santuario.



**1.** In una storica cartolina d'epoca si vede l'impianto originario della funicolare di San Vigilio con le due vetture che si incrociano nel breve tratto di raddoppio della linea.

Il fine iniziale fu quello di creare un servizio pubblico a favore del borgo, allora nascente, di nuovi insediamenti abitativi, ma alla lunga finì per costituire un valido mezzo di trasporto per i numerosi turisti che salivano sul colle per ammirare il castello di Bergamo, realizzato a quota 496 dalla Repubblica di Venezia fra il 1550 ed il 1600, e dal quale si gode di un'impareggiabile vista sul territorio circostante.

Come per l'altra funicolare anche questa fu promossa dall'emiliano Ing. Alessandro Ferretti, ma l'esistenza di progetti concorrenti rese più complicato l'affidamento dei lavori.



**2.** Vista esterna della stazione inferiore. (Foto Mario De Prisco, 14 aprile 2005)

La costruzione della funicolare di San Vigilio iniziò nel 1912 ed entrò in funzione il 27 agosto di quello stesso anno. Il maggior costo

della realizzazione determinò difficoltà finanziarie della Società anonima funicolare Bergamo alta - San Vigilio che le impedirono di prendere in carico il servizio che da subito fu affidato all'Azienda municipalizzata di Bergamo.

Quando nel 1918 venne decretato il fallimento della ditta costruttrice, l'amministrazione comunale subentrò a tutti gli effetti nell'esercizio dell'impianto.



3



4



5



6

3. La vettura in arrivo alla stazione inferiore (Foto Fabio Veronesi, 15 agosto 2002)
4. Il binario a metà tracciato e panorama della città alta (Foto Mario De Prisco, 14 aprile 2005)
5. La carrucola per la guida della fune in un punto singolare del tracciato nei pressi della stazione inferiore. (Foto Mario De Prisco, 14 aprile 2005)
6. Il binario è armato con traverse biblocco per l'intero tracciato. Questo particolare mostra le carrucole di guida nei pressi della stazione superiore: la vettura è agganciata alla fune che scorre in alto, lato valle, mentre la controfune è trattenuta nella gola da una apposita "linguetta". (Foto Mario De Prisco, 14 aprile 2005)

L'impianto originario fu realizzato per la parte meccanica dalla svizzera Société des Usines L. de Roll (Berna) mentre le vetture vennero realizzate in loco dalla FERVET; prevedeva lo schema classico a due vetture, vincolate fra loro per mezzo della fune, che si alternavano nel movimento di saliscendi, ciascuna con la capienza di 32 posti.

La via di corsa era unica con raddoppio a metà del percorso per incrocio delle due vetture.

Il servizio proseguì fra alterne vicende fino al 1976 quando venne sospeso, scaduta la concessione governativa, per la vetustà degli impianti e per la necessità di una messa in sicurezza.



7



8

7. La stazione superiore e, alle spalle, il campanile del santuario di San Vigilio. (Foto Mario De Prisco, 14 aprile 2005)

8. La vista interna della stazione superiore mette in evidenza il traforo sulle pareti perimetrali. (Foto Mario De Prisco, 14 aprile 2005)

Nel 1984, reperiti i fondi necessari, l'Azienda Trasporti di Bergamo decise di ripristinare l'impianto con un radicale intervento di trasformazione. I relativi lavori iniziarono nel 1987 e si protrassero fino al 1991.

Da un punto di vista tecnico la funicolare di San Vigilio presenta la particolarità di avere un'unica cabina vincolata ad un contrappeso che si muove all'interno di un pozzo con una configurazione che, sia pure in formato ridotto, è molto simile a quella dell'altra funicolare di Bergamo.



9. La vettura appena partita dalla stazione superiore diretta a Bergamo Alta. (Foto Mario De Prisco, 14 aprile 2005)

San Vigilio - Caratteristiche tecniche	
Costruttore	Ceretti e Tanfani
Anno di costruzione	1991
Lunghezza	621 m
Dislivello	90,5 m
Pendenza massima	22,5 %
Diametro fune	26 mm
Potenza nominale	160 kW

Potenza massima	150 kW
Velocità di esercizio	5 m/s
Durata del tragitto	150 s
Numero vetture	1
Capienza	55+1 persone
Capacità oraria	550 persone/h



La postazione di manovra lato valle con il cartello indicatore del trasporto biciclette. Oltre il parabrezza si può apprezzare l'estrema cura con la quale vengono tenuti i paraggi della via di corsa. (Foto Mario De Prisco, 14 aprile 2005)



L'interno della vettura, realizzata da Ceretti e Tanfani nel 1991, con i posti a sedere tutti disposti verso l'alto. (Foto Mario De Prisco, 14 aprile 2005)



La stazione superiore gode di una veduta spettacolare sulla città alta e l'ampia balconata è a disposizione dei viaggiatori che vogliono ammirare il panorama. (Foto Mario De Prisco, 14 aprile 2005)



Un'altra vista esterna della stazione superiore che mantiene lo stile architettonico originario. (Foto Mario De Prisco, 14 aprile 2005)

Mario De Prisco - 08 giugno 2006

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