

Storia ed esplorazione della tranvia Asti – Altavilla

Nascita e morte di due binari dalla città alle colline, di cui rimangono poche tracce

Fin dalla metà dell'Ottocento si palesa la necessità di collegare Asti a Casale con una linea ferrata. Su tale collegamento tutti si trovano d'accordo, ma le proposte sul tracciato da seguire sono diverse e molteplici.

Le origini della tranvia Asti – Altavilla si possono far risalire al 1862, quando viene proposta la costruzione di una ferrovia a scartamento ridotto che unisca Asti a Moncalvo e a Casale Monferrato percorrendo la valle del torrente Grana.

Nel 1881 i comuni di Montemagno, Vignale, Viarigi, Altavilla e Castagnole Monferrato si riuniscono in un comitato per promuovere la costruzione della tranvia Asti – Montemagno, che sceglie la proposta del banchiere bretone Alfonso Raoul Berrier Delaleu, già noto per aver fatto costruire tra il 1879 e il 1880 le tranvie a vapore Cuneo – Dronero e Saluzzo – Cuneo (questo fiorire di iniziative è dovuto alla legge 5002 sulle ferrovie complementari del 29 luglio 1879, detta legge Baccarini dal cognome del suo promulgatore, Alfredo Baccarini).

Tra le varie possibilità proposte, si impongono subito due progetti: raggiungere Casale attraverso Moncalvo e Ozzano, oppure servire la Valle Grana astigiana passando da Montemagno, Altavilla e Vignale, come proposto dal geometra Marcellino Bussa di Viarigi, consigliere provinciale di Alessandria.

Il Comune di Asti, dopo molte discussioni, fornisce il proprio appoggio “morale e materiale” al primo progetto, e la Asti – Moncalvo – Casale, realizzata dall'impresa Guastalla, viene aperta all'esercizio il 12 luglio 1870. La nuova linea dà un forte impulso ai commerci locali, tanto che il prezzo dell'uva a Moncalvo e nei paesi serviti dalla ferrovia si quadruplica rispetto ai vicini centri della Valle Grana.

Paesaggio di Grana. Foto di Ezio Marinoni

Tale fattore, oltre agli immancabili campanilismi, infiamma gli animi degli esclusi e solleva proteste da parte dei Comuni che si ritengono danneggiati. La mediazione del buon senso promuove una tranvia o “ferrovia economica” che segua più o meno il tracciato della ferrovia a suo tempo progettata e mai realizzata.

In tale contesto, nel 1881 si riunisce in Asti un Comitato per la tranvia Asti – Montemagno – Vignale formato dai Comuni di Asti, Castagnole Monferrato, Montemagno, Viarigi, Altavilla e Vignale; tra i progetti presentati si sceglie ancora quello di Adolphe Raoul Berrier Delaleu, il “principe” degli impresari tranviari del periodo.

Delaleu, tra l'altro, nel 1882, con un tempismo veramente eccezionale, realizzerà le linee Asti – San Damiano – Canale e Asti – Montechiaro – Cortanze, entrambe di circa 20 km ciascuna.

Nell'aprile del 1882 era giunto ad Asti tutto il materiale necessario per la costruzione, e già nel settembre dello stesso anno la linea per Cortanze era terminata, mentre la Asti – Canale è inaugurata qualche mese dopo, esattamente il 31 dicembre.

Per quanto riguarda la Asti – Altavilla, il Delaleu non fa altro che semplificare il progetto Bussa, riducendo le lunghezze delle gallerie di Castagnole e di Montemagno e ponendo le rotaie ai margini della strada “regia”,

sulla tratta Asti – Quarto e della provinciale per Altavilla, con la sola eccezione del percorso collinare dove si rende necessaria la costruzione di una linea in sede propria.

Anche la nuova tranvia Asti – Altavilla fa nascere interminabili discussioni. Le diatribe più accese riguardano il percorso da seguire uscendo dalla città, eccetto il punto di partenza su cui tutti sono d'accordo: la sede delle già esistenti “Tramvie Astigiane”, presso il piazzale di Porta Savona, a lato della stazione ferroviaria (dove oggi ci sono il Cinema Lux e la stazione delle autocorriere).

Si individua il tracciato che sarà detto “degli orti”: Porta Savona, fronte nord del Macello Comunale, attraversamento del Corso dell'Enofila, ultimo tratto del Viale di Circonvallazione esterna, Porta e Corso Alessandria.

Il fallimento di Berrier Delaleu, dichiarato il 10 marzo 1883, interrompe bruscamente il progetto, del quale si riprende a parlare solo nel 1893 quando il consiglio comunale di Asti promuove la costituzione del Consorzio per la Ferrovia Asti – Montemagno.

Il castello di Montemagno. Foto di Ezio Marinoni

Finalmente, il 18 febbraio 1896, grazie a un Decreto Ministeriale, si avviano concretamente i lavori; la concessione viene affidata al Cavalier Vincenzo Remotti di Alessandria, già concessionario delle linee Casale Monferrato – Altavilla e Alessandria – Altavilla. L'autorizzazione prefettizia per l'apertura arriva il 23 aprile 1898, e la linea è aperta l'anno successivo; nel 1900 essa viene completata con il prolungamento fino ad Altavilla, dove si connetteva alle citate tranvie Alessandria – Altavilla e Altavilla – Casale Monferrato. La gestione è affidata alla Società Anonima delle Tramvie Astigiane, formatasi nel 1897 per costruire ed esercire la Asti – Montemagno, rilevando anche la gestione delle tranvie Asti – Canale e Asti – Cortanze.

Nel 1908 la società viene ribattezzata Società Astese – Monferrina di Tramvie e Ferrovie (SAMTF).

Nel 1926 la SAMTF passa in gestione governativa, sotto la quale si redige un progetto per l'ammodernamento delle linee (che prevede la parziale ricostruzione della Asti – Altavilla per permettere di continuare con il transito dei carri merci delle Ferrovie dello Stato in servizio cumulativo; in seguito, la linea verrebbe sostituita da una ferrovia economica a scartamento normale da esercitare con automotrici a gasolio).

Il 1° luglio 1932 cessa la gestione provinciale, che nel frattempo era subentrata a quella governativa, delle linee astesi – monferrine; a questa si sostituisce ancora la Società Anonima Ferrovie Elettriche Riunite (FER), nuova denominazione della SAMTF, che presenta un progetto di elettrificazione della rete (in un successivo carteggio del 1938 si troverà traccia della proposta di utilizzo di un'automotrice Laviosa); tali tentativi non hanno successo, e il 30 dicembre 1935 la linea, insieme alle altre della FER (fallita nello stesso anno), cessa l'attività, sostituita da autobus.

Ho ripercorso in auto questo tracciato ferroviario minore e scomparso in un sabato pomeriggio di foschia.

La tranquillità dei paesaggi odierni non aiuta a immaginare il vivace traffico merci di quei tempi. Scomparsi da decenni i binari, sono entrato nei negozi a intervistare anziani commercianti, che hanno fatto ricorso alla memoria per aiutare la mia ricostruzione storica, dandomi indicazioni per districarmi fra stradine di campagna. E quale emozione arrivare, fra strade sterrate e boschetti, a un ponte fra Quarto e Castagnole Monferrato, oggi regno dell'incolto, sul quale transitava quell'unico binario!

Ex ponte ferroviario fra Quarto e Castagnole Monferrato. Foto di Ezio Marinoni

Poco oltre, risalendo verso l'abitato di Castagnole Monferrato, ritrovo la vecchia stazione e un fabbricato merci, incorporati in una abitazione privata, e la galleria appena dopo, per passare sotto il paese in direzione di Altavilla.

Castagnole Monferrato. Ex fabbricato ferroviario. Foto di Ezio Marinoni

Fra un cascinale abbandonato e un pendio erboso sembra di sentire ancora il treno fischiare, per avvisare del suo passaggio e salutare i contadini al lavoro nei campi.

Ex sede ferroviaria. Foto di Ezio Marinoni

Ad Altavilla, punto di arrivo di questa linea tranviaria, nell'area della ex stazione è stato allestito un piccolo museo ferroviario, di libero accesso: è un richiamo alla storia ferroviaria, a ricordare una piccola porzione di quel grande patrimonio di infrastrutture che già esisteva e abbiamo man mano smantellato in nome di altre ragioni del progresso.

Museo di Altavilla, particolare. Foto di Ezio Marinoni

A breve distanza da questo luogo intonso, è possibile conoscere due realtà produttive della azienda vitivinicola Mazzetti d'Altavilla, e assaggiare qualche sapore delle loro produzioni.

© 2026 CIVICO20NEWS – riproduzione riservata

Data di pubblicazione: 19/10/2026

Salvato in PDF in data: 19/10/2026

Link all'articolo: <https://civico20-news.it/cronaca/voci-e-cose-dal-piemonte/storia-ed-esplorazione-della-tranvia-asti-altavilla/19/10/2026/>