

Zeitschrift: Bollettino della Società storica locarnese

Band: 5 (2002)

Artikel: Ricordando Francesco Balli : relazione presentata al convegno "Due uomini una ferrovia"

Autor: Scacchi, Diego

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1034212>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 17.11.2024

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Ricordando Francesco Balli

Relazione presentata al Convegno «Due uomini una ferrovia»
del 25.7.98 a S. Maria Maggiore

DIEGO SCACCHI

Era persona di signorile aspetto, robusto, aitante, di alta statura [...]. Lo rividi l'ultima volta la sera del 25 novembre 1923 mentre scendeva, avvolto nel pastrano con l'immane pelliccia cucita sul bavero, dai gradini delle carrozze del trenino Locarno-Domodossola. Benché molto affaticato, anche perché ormai non più in buone condizioni di salute, aveva accolto il doveroso invito di partecipare alla cerimonia indetta per l'inaugurazione di quella ferrovia, ultima delle sue iniziative condotta a buon fine¹.



Questo signore era Francesco Balli, nella descrizione di Giuseppe Mondada, storico delle vicende di Locarno e dintorni: quella trasferita sul treno inaugurale della Locarno-Domodossola, coronava, in un certo senso, una vita ricca di esperienze e di realizzazioni (Francesco Balli sarebbe morto poco più di un anno dopo) che avevano preso inizio quattro o cinque

1. G. MONDADA, *Francesco Balli e la politica ferroviaria nel nostro paese*, estratto dal «Bollettino Storico della Svizzera Italiana», vol. XCVI, fasc. II, Bellinzona 1985, p. 52.

decenni prima. Infatti il Balli, nato il 20 settembre 1852, dopo gli studi ginnasiali e liceali presso il collegio dei Barnabiti di Monza, e i corsi di giurisprudenza all'università di Torino, spinto dalla sua vocazione per la cosa pubblica, aveva iniziato ben presto ad interessarsi attivamente dei problemi della collettività, occupando anche quelle cariche che permettevano una concreta realizzazione di questa sua manifestata volontà. Perciò fu membro del Municipio di Locarno dal 1878 al 1896, quando ne divenne sindaco, fino al 1913. A due riprese (dal 1879 al 1881 e dal 1905 al 1912) fu deputato al Gran Consiglio ticinese e, pure a due riprese, sedette nelle camere federali: al Consiglio degli Stati dal 1885 al 1893 e al Consiglio Nazionale del 1911 al 1917.

Le cronache e i testimoni del tempo lo dipingono quale oratore particolarmente facondo e brillante, anche in virtù di una solida e vasta cultura: non volle però esaurire nell'arte oratoria la sua attività politica, tant'è vero che, quale parlamentare sia cantonale sia federale, fu considerato più come attento e sagace studioso dei problemi da risolvere in sede commissionale o preparatoria, che come protagonista nell'aula parlamentare vera e propria. Del tutto logico quindi che Francesco Balli le sue realizzazioni più significative ebbe a compierle prendendo le mosse dalla sua qualità di capo dell'esecutivo di Locarno: da una posizione cioè che maggiormente offriva il destro all'attività vera e propria, e alla soluzione di quei problemi che, in quegli anni, incombevano sulla città e su tutta la regione, proiettate verso un nuovo secolo che si voleva ricco di compiute aspettative e di realizzate speranze.

Quale sindaco della città, si fece promotore di quelle realizzazioni che ne costituirono la struttura portante e le premesse economiche e sociali per tutto il XX secolo:

- in primo luogo, quella fondamentale realizzazione urbanistica che fu il Quartiere Nuovo: dalla bonifica dei Saleggi, dei terreni incolti e delle paludi, nacque un quartiere a scacchiera, ordinato e razionale, che ancora oggi è segnalato quale esempio insigne di urbanismo funzionale;
- la costruzione del lungolago dal debarcadero al bosco Isolino;
- l'edificazione del teatro e Kursaal;
- la creazione delle aziende comunali per l'acqua potabile e per la distribuzione del gas;
- l'apertura di diverse nuove arterie;
- la partecipazione, soprattutto quale fondatore, alla creazione di nuove società cittadine e, in particolare, a quella «Pro Locarno» che conferì un nuovo dinamismo al turismo locarnese, diffondendo nella popolazione la consapevolezza intesa a valorizzare e promuovere quella che allora si definiva «l'industria dei forestieri».

Fu soprattutto nel settore dei trasporti, e in particolare in quello ferroviario, (ma non dimentichiamo la fondazione, nel 1889, della Società di Navigazione del Lago Maggiore, che lo ebbe tra gli amministratori) che Francesco Balli operò inserendosi in un movimento generale che vedeva in questo campo la realizzazione più concreta del progresso tecnico e sociale, acquistando fama anche al di fuori dei ristretti confini della sua città.

Rimanendo comunque entro quest'ultima, fu sotto il suo sindacato che furono inaugurate, all'inizio del secolo, sia le tramvie elettriche della città, sia la funicolare che dal centro cittadino porta alla Madonna del Sasso (1906).

Sempre all'inizio del secolo, fu anche grazie al suo stimolo e all'apporto che egli diede, che fu realizzata la ferrovia da Locarno fino a Bignasco (la Valmaggina), la quale, inaugurata nel 1907, contribuì in modo decisivo ad avvicinare una regione periferica quale la Vallemaggia (terra di origine del Balli) al centro della regione, creando quell'osmosi tra il contado e la città che continuò inarrestabilmente ad accrescersi lungo tutto il XX secolo.

È in questo contesto, che vide peraltro ulteriori linee ferroviarie aprirsi nel Canton Ticino, che Francesco Balli pensò e operò per la congiunzione tra Locarno e Domodossola. Un collegamento ferroviario, questo, che avrebbe dovuto essere inaugurato prima del 1923, se non fosse intervenuta la prima guerra mondiale a procrastinare per parecchi anni quest'opera. Balli si era già preoccupato degli interessi delle Centovalli, intervenendo per-



Tratto ferroviario della Centovallina, nei pressi del paese di Intragna, 19.3.1978

ché la Confederazione svizzera desse il suo decisivo concorso finanziario alla costruzione di quella che, allora, fu definita la «grandiosa strada carrozzabile» che servì la valle al posto della vecchia mulattiera. Ma il passo decisivo doveva essere per lui il collegamento ferroviario: un'opera che fu dovuta in modo preponderante all'entusiasmo di chi, da una parte e dall'altra del confine, credeva non solo nel progresso tecnico, ma anche nell'opportunità di collegare due centri subalpini di due differenti nazioni, e due popolazioni separate da un confine, ma unite dalla comunanza di lingua, di cultura e di interessi economici. L'attenzione del Balli per la Locarno-Domodossola fu puntuale e incessante per almeno due decenni: da parte svizzera, ne fu sicuramente il primo artefice. Fu lui che, dopo alcuni anni di discussioni e di proposizioni italo-svizzeri, nel 1898 inoltrò al Consiglio federale la domanda per la concessione.

Ottenutala, curò i collegamenti con la parte italiana, e si adoperò per l'ottenimento dei finanziamenti necessari. Così, il 21 giugno 1904 poté essere presentato il progetto a Domodossola: la delegazione elvetica fu evidentemente capeggiata da Francesco Balli. Fu ancora lui che seguì e stimolò i lavori di progettazione della linea, e lui che trattò con la Banque Franco-Americaine, principale finanziatrice, e con l'ing. Giacomo Suter, che assunse la conduzione dell'opera. Il Governo ticinese si associò a questa realizzazione, il parlamento cantonale votò il sussidiamento della linea nel 1910. Fu allora costituita la «Società delle Ferrovie Regionali Ticinesi», per iniziativa del Balli, che ne divenne presidente, la quale presentò all'autorità federale il progetto esecutivo, con il finanziamento, ottenendone l'approvazione. Nel frattempo anche le pratiche presso l'autorità italiana erano giunte a buon fine, per cui i lavori poterono iniziare nel dicembre 1912. Il fallimento della banca finanziatrice, e il conflitto mondiale ne ritardarono il proseguimento, ma finalmente il 27 marzo 1923, presso S. Maria Maggiore, i due tronchi della linea si congiunsero: una giornata di grande gioia per Francesco Balli, ormai lontano, anche per ragioni di salute, dalla vita pubblica.

Ma non è tutto: Francesco Balli si adoperò pure per un altro collegamento ferroviario, che purtroppo, non per demerito suo, rimase a livello di progetto: la congiunzione tra le linee del Gottardo e del Sempione per il tramite della Locarno-Fondotoce. Nel rendere omaggio al suo ideatore (che passava intere giornate sui piani a studiare e paragonare tracciati e varianti) un redattore della Gazzetta del Verbano ne contrapponeva l'alta visione alla

[...] stupida, gretta, egoistica ostilità di piccoli uomini microcefali [che] ne impedì la realizzazione, quella realizzazione che avrebbe mutato le sorti della intiera regione, immettendola nelle correnti del grande traffico internazionale².

2. *Una luce si è spenta sul Verbano, Francesco Balli*, in «La Gazzetta del Verbano», riportato nel vol. *In morte di Francesco Balli*, ed. Bruni-Marelli, Pavia 1926, p. 77.

Una considerazione sicuramente condivisibile, e che comunque può valere, seppure su scala più ridotta, per il collegamento tra Locarno e Domodossola, che sicuramente contribuì a togliere dall'isolamento le popolazioni delle Centovalli e della Val Vigizzo, e a portare occasioni di progresso economico e opportunità di lavoro sia sull'uno sia sull'altro versante.

Francesco Balli uomo del progresso: e quindi uomo che mirava alto, il cui pensiero sovrastava una certa realtà che non sempre sapeva sfuggire alle miserie quotidiane e alle beghe paesane.

Erano anni, quelli durante i quali Balli operò per il bene della sua città e della sua regione, caratterizzati pure da aspre e anche cruento contese tra i due partiti che si alternavano, non sempre pacificamente e ignorando spesso i canoni della democrazia, al potere: il partito liberale radicale e il partito conservatore democratico. Membro di quest'ultimo, già per tradizioni familiari e per un radicato attaccamento alla religione cattolica (egli tenne sempre fede al «nobile spiritualismo» del Rosmini, acquisito nell'adolescenza, anche se andò poi «sorseggiando» sia la filosofia della pratica del Croce, sia la filosofia dell'azione del Bergson), Francesco Balli seppe comunque superare la faziosità che, in quegli anni di irriducibile lotta politica, ne caratterizzava i principali esponenti. E quindi egli si aggregò alla corrente definita «corrierista» che propugnava un riavvicinamento all'altro partito, e un superamento di una così drastica contrapposizione. Questa caratteristica politica gli fu propria per due sostanziali motivi. Quale uomo del progresso, come abbiamo visto che fu, il Balli non poteva non oltrepassare certe contrapposizioni radicate in una realtà statica, che non voleva e non sapeva mutare. Quale uomo di cultura, capiva poi che queste contrapposizioni impedivano l'aggancio del paese alle nuove realtà, a quel progresso che costituiva il presupposto ideologico degli uomini che meglio sapevano operare per le concrete cose, e per la valorizzazione delle scoperte scientifiche e tecniche del XIX secolo. Un atteggiamento questo che gli valse una stima e una considerazione generali, e che anticipava quello che sarebbe stato, in tutto il paese, un più moderato e costruttivo approccio alla vita politica, che ebbe poi a caratterizzare il nuovo secolo. Anche in questo, comunque, la grandezza politica di Francesco Balli fu indubbia.

Come fu notevole il suo spessore umano e culturale: i suoi interessi spaziavano dalla filosofia alla storia, dalle lettere alla musica. In questo contesto, egli fu un tipico rappresentante della etnia italiana nella Confederazione Elvetica, perfettamente consapevole dell'importanza che possono assumere la lingua e la cultura italiana nell'ambito confederale, e di converso la nostra appartenenza ad uno stato multietnico nei confronti della nostra cultura di origine. Da qui la profonda stima e l'affetto che Balli godeva nelle regioni italiane limitrofe: in primo luogo in questa Val Vigizzo, e nella zona del Verbano. Il lago, infatti era sentito da lui, innanzitutto affettivamente,

quasi con amore filiale, e quindi come elemento di unione e di collaborazione tra le varie regioni e le popolazioni che vi si affacciano. Di qui anche il suo amore per l'Italia, e il suo partecipe sentimento verso le vicende italiane. Ne è testimonianza la sua partecipazione, negli anni precedenti il 1890, alla vita culturale milanese:

[...] le lunghe ore trascorse con Emilio Motta sotto le volte capaci della Trivulziana, donde s'andava insieme a Brera. E quando io era sazio delle edizioni rare e dei libri antichi, via dai librai a informarsi delle novità. E la sera, le cene saporose alla «Trattoria degli amici», con Virgilio Ripari, con Luigi Rossi, con Ferragutti e il resto della scapigliatura milanese³.

O ancora le sue frequentazioni nell'Italia centrale, ricordate da Giuseppe Cattori, autorevole membro del governo ticinese, nell'elogio funebre:

L'odo ancora – in una corsa nell'Umbria verde con G.B. Pioda e Giuseppe Motta – recitare a memoria brani dei *Fioretti*, narrare vita e miracoli degli artisti della regione con a capo il gran Perugino e, alle fonti del Clitunno, sciogliere l'ode di Giosuè Carducci, il suo poeta prediletto⁴.

La realizzazione della ferrovia Locarno-Domodossola va necessariamente inserita in quel clima di entusiasmo per la ferrovia che animava sulla fine dell'800 tutta l'Europa, e che nel Canton Ticino in particolare era alimentato dall'apertura della linea del S. Gottardo, la quale, nel 1882, spalancò le porte del Ticino a importanti flussi materiali e culturali provenienti da oltr'Alpe, e non solo limitatamente alla Svizzera. Un avvenimento che, secondo le speranze ticinesi, avrebbe «tolto il cantone dal suo isolamento e iniziato un'epoca di prosperità». Sono parole dello storico Raffaello Ceschi, che prosegue:

[...] ma la ferrovia del Gottardo era prima internazionale che cantonale, serviva principalmente gli interessi economici, politici e anche strategici delle potenze europee che ne avevano finanziato abbondantemente la costruzione: i benefici o gli svantaggi che ne avrebbe avuto il Ticino dipendevano quindi ampiamente da decisioni che sfuggivano al cantone e ne ignoravano le esigenze⁵.

3. F. BALLI, *Vendette francescane*, in «Ferrovie Regionali Ticinesi», numero unico, ricordo per l'apertura della linea Locarno-Domodossola, Locarno 1923. Citato da G. MONDADA, *Francesco Balli e la politica ferroviaria...*, p. 52.
4. *Orazione funebre dell' On. Giuseppe Cattori, vicepresidente del Governo Ticinese*, nel vol. *In morte di Francesco Balli*, ed. Bruni-Marelli, Pavia 1926, p.162.
5. R. CESCHI, *Ottocento ticinese*, Locarno 1986, p.155.

Coincidenza fortuita ma significativa: l'apertura del S. Gottardo coincise con la firma della «Triplice alleanza» tra l'Italia, l'impero germanico e l'impero austroungarico, che inaugurò nuovi equilibri in Europa.

Ma indipendentemente dagli effetti internazionali dell'evento, quest'ultimo determinò un decisivo ed imponente avvio del turismo ticinese: sono di quegli anni, ad esempio, alcuni importanti alberghi che ancora attualmente caratterizzano l'offerta turistica (Grand Hôtel, 1875 - hôtel «du Parc» e hotel «Reber»), i quali hanno sin da allora costituito i due poli del turismo ticinese: Lugano e Locarno. Fu in quegli anni che iniziò quella forma particolare di turismo che caratterizzò la nascita della rinomanza internazionale di Ascona, meta di interessi culturali, filosofici o anche semplicemente anti-convenzionali, alla ricerca di un angolo meridionale per una originale e stravagante colonia proveniente dai paesi nordici.

Fu in quegli anni che ebbe un impulso decisivo l'industria ticinese, anche se essa rimase sempre dipendente da fattori esterni al nostro cantone: e in questo senso si deve menzionare almeno l'industria del granito, che vide dalle nostre valli, tra le quali la Vallemaggia, l'esportazione di enormi quantitativi di pietra verso la Svizzera interna.

È in questo discorso iniziato con l'apertura del S. Gottardo al traffico ferroviario che va inserito un vasto programma di linee ferroviarie locali, che vide Francesco Balli quale fervente e appassionato leader: al punto che la maggiore di queste linee trascese la sua natura legata alle realtà Locarnesi, Vigezzine e di Domodossola, per divenire una linea internazionale, acquisendo un prestigio che travalicava gli aspetti tecnici ed economici dell'impresa, favorita anche dall'apertura, nel frattempo intervenuta, della linea del Sempione.

Ma era lo spirito dell'epoca che stimolava queste realizzazioni. Per quanto concerne la Locarno-Domodossola, si può ben dire che, se fu realizzata dopo la prima guerra mondiale e inaugurata nel 1923, la sua nascita la si dovette al fatto che fu concepita e progettata nei primi anni del secolo, quando imperava questo spirito: che erano poi gli anni della cosiddetta «belle époque», anni di entusiasmo per il progresso e di fede in un avvenire prospero e sicuro. Questi anni, per riprendere le parole dello storico Nino Valeri, costituirono una «età di equilibrio, di misura e insieme di benessere economico e di ascesa progressiva delle classi più umili»⁶; anni che videro in Italia al potere Giovanni Giolitti, uomo eminentemente pratico e dalle realistiche prospettive, che seppe però instaurare un clima politico di ampi orizzonti, nel quale inquadrare alcune significative realizzazioni a beneficio del paese.

Era peraltro anche l'epoca nella quale si contrapponevano due scuole filosofiche: l'idealismo e il positivismo. Sicuramente più solida dal profilo

6. N. VALERI, *Dalla «belle époque» al fascismo*, Laterza, Bari 1975.

della forza del pensiero e dell'ampiezza degli orizzonti la prima, più tesa a garantire le premesse per le agognate conquiste tecniche e scientifiche la seconda. Erano comunque anni fecondi, sia per il dibattito delle idee, sia per la realizzazione di opere a favore della collettività: un'epoca di stimoli culturali e scientifici, ma che non era comunque priva di un certo malessere e di certi atteggiamenti deteriori che, di lì a pochi decenni, avrebbero poi portato all'avvento dei totalitarismi europei. I quali, peraltro, furono anche il frutto degli aspetti peggiori dell'una e dell'altra delle due scuole filosofiche sopra ricordate, a dimostrazione del fatto che gli effetti positivi e quelli negativi si congiungono, in una dialettica che non sempre porta al prevalere delle istanze tendenti alla pacifica coesistenza e alla libera espressione democratica, rispetto alle prevaricazioni liberticide e all'intolleranza bellicosa.

Da questo tipo di dialettica il nostro secolo è stato abbondantemente caratterizzato: è comunque confortante che oggi possiamo essere qui, in questa Val Vigizzo, a stendere il bilancio positivo di un'opera di collaborazione internazionale e di tecnica avanzata, che si inserisce in una concezione che va al di là di limitati orizzonti: quella concezione che animò i promotori dell'opera che festeggia oggi 75 anni, i quali, per la loro chiarezza, rappresentano ancor oggi un prezioso punto di riferimento.