29 | Published by Luisa Giannandrea at 18 Luglio 2025 | Tags | Categorie



Pubblicato il 18.7.2025

«Studi Germanici», 27 (2025)

Leggi l'intero fascicolo / Das ganze Heft lesen

- **Frontespizio e indice**, pp. 1-6

Saggi

- **Hannah Arendts Lachen. Versuch über die Sprachlosigkeit**, pp. 9-32
  Nikolaus Müller-Schöll
  DOI: 10.82007/SG.2025.27.01

  Hannah Arendt's Laughter: An Essay on Speechlessness
  Hannah Arendt's *Eichmann in Jerusalem* draws on references to theatre and farce to articulate a theory of the comic as a paradigm of the experience of modernity. This theory challenges her own explicit, Aristotelian concept of theatre as tragedy, as well as her theories of public speech and politics. The much-criticized tone of Arendt's book reflects her view of the Shoah as shattering the foundational axioms of Western thought. Her laughter – understood not as «powerful, liberating» (K. Jaspers), but as an expressionless expression of speechlessness, worldlessness and the chaos of articulation – can be read as a paradoxical attempt to give voice to the speechless horror in the face of radical evil. In Arendt's view, the Eichmann trial was neither the emergnce of victim history (Sh. Felman), nor a retrospective founding myth of the state *ex post facto* in the sense of Carl Schmitt (H. Blumenberg), but rather the revelation of the absence of an international court capable of standing up for the most universal human right: the right to have rights, in the face of a «crime against humanity [...] committed against the Jewish people».

- **Thomas Mann e la reidentificazione creativa**, pp. 33-49
  Antonio Alberto Semi
  DOI: 10.82007/SG.2025.27.02

Thomas Mann and the Creative Reindentification
The author argues that the character of Clemens in *The Holy Sinner* by Thomas Mann represents – at least in part – a subtly ironic outcome of a process of empathetic engagement, identification and disidentification between Mann and James Joyce. This outcome is described as a form of 'creative reidentification', which may serve as a liberating mode of thought accessible to every human being.

- **L'idea di corpo nella cultura tedesca: Marx, Nietzsche, Freud**, pp. 51-93
Roberto Finelli
DOI: 10.82007/SG.2025.27.03

The Idea of the Body in German Culture: Marx, Nietzsche, Freud
This essay links 'epochal' authors of modern German thought, such as Marx, Nietzsche and Freud, via a concise, schematic exegesis of their respective theoriesof the body and its capacities. The author argues that Marx exhibits a significant anthropological deficit: his thought lacks any appreciation of the body as a means of enriching and mediating the Marxist tradition's absolute values – equality and 'the common good' – and the value of individuality, of that which cannot be reduced to what is shared in human beings. Nietzsche, on the other hand, radically expands the concept of the body. The whole of reality is basically reduced to bodily ontology: a vitalist philosophy in which the perpetual struggle between active and passive forces dissolves any fixed variance in human experience, thus opening the door to postmodern deconstruction, particularly in the Deleuzian sense. Only in Freud does the 'dual' nature of the human being – as both a biological animal and a historical-social subject –find its adequate expression.

Ricerche

- **Il linguaggio inclusivo di genere nella comunicazione universitaria: un'analisi linguistica delle linee guida di atenei svizzeri e austriaci**, pp. 97-125
Ramona Pellegrino
DOI: 10.82007/SG.2025.27.04

Gender-Inclusive Language in University Communication: A Linguistic Analysis of Guidelines from Swiss and Austrian Universities
Gender-inclusive language can be implemented through various strategies: some aim to make gender visible – for instance, through splitting, which reflects the male-female binary, or through the use of so-called Genderzeichen (gender signs), which aim to include all genders. Others pursue gender neutralization, employing epicene or collective nouns. This study examines gender-inclusive language in university communication in Switzerland and Austria by analysing a corpus of 59 guidelines issued by 20 Swiss and 39 Austrian universities. The paper addresses the following questions: do guidelines favour gender explicitation or neutralization? What are the main strategies recommended for both types? The article also compares the guidelines developed by the Federal Chancellery of Switzerland and Austria, so as to highlight the specific features of gender-inclusive language in academic contexts.

- **«Frena la locomotiva d'Europa»: il 'linguaggio della ferrovia' per raccontare la crisi economica tedesca. Analisi linguistica sul corpus LocoMIN**, pp. 127-155
  Gloria Comandini
  DOI: 10.82007/SG.2025.27.05

  «The locomotive is slowing down»: using the 'railway language' to recount the German economic crisis. Linguistic analysis on the LocoMIN corpus
  This work aims to explore the use of 'railway language' – a figurative language centred on the imagery and narratives of trains – in a specific context: Italian journalistic representations of German economic crises. The study is based on empirical data gathered from the LocoMIN (Locomotive as Metaphor in Italian Newspapers) corpus, a manually compiled database of Italian newspaper articles spanning three time periods (1985-1986, 1995-1996 and 2021-2023). Each text was annotated across four dimensions: polarity (positive, negative or neutral), target, comparison and macro-theme. The results of the annotation show that Italian journalism tends to employ railway metaphors in referring to Germany primarily during periods of economic crisis, emphasizing the decline of the so-called 'locomotive of Europe', especially in recent years.

- **Considerazioni tipologiche e diacroniche sull'uso e la morfologia del tempo e del modo nel cimbro settecomunigiano**, pp. 157-181
  Luca Panieri
  DOI: 10.82007/SG.2025.27.06

  Typological and diachronic considerations on the use and morphology of tense and mood in the Cimbrian of the Asiago Plateau
  The Cimbrian dialect of the Asiago Plateau is a Germanic language that exhibits surprising archaic features, especially at the morphophonological and lexical levels, which attest to its close ties with medieval German. However, a typological and diachronic analysis of its tense and mood usage and morphology reveals a mixture of conservatism and innovation in Cimbrian. The innovative traits, also shared by German, especially Bavarian, can be summarized as follows: the absence of tense agreement between subordinate and main clauses; the replacement of the Präteritum by the Perfekt; a conditional morphology similar to Bavarian's Konjunktiv 2. Instead, the conservative features, which contrast with current German, is include the following: the association of the subjunctive with the semantic-logical feature [+ potential]; the widespread use of original synthetic conditional forms (< Germanic preterite subjunctive), that have not been replaced by periphrasis (cf. German würde + inf.).

- **«Ma se un uomo adesso può con un solo gesto...»: giustizia, perdono e rivolta nel *Michael Kohlhaas* di Kleist e nel *Kohlhaas* di Baliani**, pp. 183-214
  Beatrice Occhini
  DOI: 10.82007/SG.2025.27.07

«But if a man now can with a single act...»: Justice, Forgiveness, and Rebellion in Kleist's Michael Kohlhaas and Baliani's Kohlhaas
Marco Baliani's *Kohlhaas* (1989), the play that represents one of the earliest and most influential examples of Italian «teatro di narrazione» (narrative theatre), shares with its source of inspiration, Heinrich von Kleist's masterpiece *Michael Kohlhaas* (1811), the central and unresolved conflict between the protagonist's pursuit of justice and the ethical limits of individual action. Baliani sets this theme against the political and social backdrop of late 1980s Italy – a country deeply affected by corruption scandals like Tangentopoli – while the main character embodies the turbulent era of far-left terrorism. As Baliani states, it was a time when «in the name of a higher ideal of social justice, streets and cities were drenched in blood». This study, based mainly on a comparative textual analysis, examines how the play's dramaturgy departs from Kleist's original story by introducing significant changes to the ethical and political framework of the nineteenth-century text, particularly in its views on justice, power, and forgiveness.

- **Martin Opitz e il progetto di una nuova letteratura tedesca all'insegna del concetto di *universalis reformatio***, pp. 215-242
Gloria Colombo

DOI: 10.82007/SG.2025.27.08

Martin Opitz and the Project of a New German Literature in the Light of the Concept of universsalis reformatio
The activities of the Philosophische Gruppe officially began with the conference given by Adolf Caspary on *Das Proletariat als ökonomisches Hindernis der Weltrevolution* on 15 November 1927. This important cultural 'salon' was organized in Berlin by the philosopher Erich Unger, together with the economist and jurist Adolf Caspary and under the spiritual aegis of the philosopher of religion and medical doctor Oskar Goldberg. Various scholars, intellectuals, artists, and politicians, many of Jewish origin, met regularly within this philosophical circle to discuss the most current philosophical and scientific ideas from diametrically opposed political-ideological positions, often with original and radical theoretical viewpoints. The aim of this investigation is thus the historiographical reconstruction of the meetings and exoteric intents of the group through the analysis of the archival material that has been collected so far within the research project carried out at the of the Istituto Italiano di Studi Germanici titled *The «Philosophische Gruppe Berlin» (1927-1932). Members, Program, Relevance.*

Rassegne

- **Ricerche sullo spazio asburgico**, pp. 245-255
Flavia Di Battista

DOI: 10.82007/SG.2025.27.09

Current Research on Habsburg Space
This review discusses three recent publications, all related to spatial questions concerning the Habsburg Empire during its final two centuries: Catherine Horel's monograph *Multicultural cities of the Habsburg Empire 1880-1914. Imagined Communities and Conflictual Encounters* (2023), alongside two essay collections – namely *Trennen, Verbinden, Überschreiten. Grenzen in der Habsburgermonarchie im 19. Jahrhundert*, ed. by Márta Fata (2024), and *Das integrative Empire. Wissensproduktion und kulturelle Praktiken in Habsburg Zentraleuropa*, ed. by Johannes Feichtinger with Heidemarie Uhl (2023). An analysis of these works shows where the current debate on the Habsburg monarchy stands when it comes to issues such as post-colonialism and the expression of differences. Indeed, they all share the paradigm laid out by Pieter Judson in *The Habsburg Empire: A New History* (2016) which recognises the empire as a unified space which, for many people across all levels of society, served «as a screen on which to project their beliefs, values, hopes, frustrations, and above all, their visions for the future», regardless of their national background.

- **Von leichtfüßigen und schwerfälligen Sprüngen über die Genregrenzen. Ein Theaterbrief über die künstlerische Auseinandersetzung mit der italienischen Kultur im deutschen Gegenwartstheater**, pp. 257-263
Kai Bremer
DOI: 10.82007/SG.2025.27.10

From Light-footed and Ponderous Leaps across Genre Boundaries. A Theatre Review on the artistic engagement with Italian Culture in Contemporary German Theatre
The review considers four volumes, which are linked by the aim to investigate a potential European dimension of German literature and culture in the period between 1870 and 1950. Of these volumes, and of the approximately sixty contributions collected therein, a transversal reading is proposed, organised through certain key thematic cores. These are mainly identified in Nietzsche's conception of 'good Europeans', in the positions towards Europe held by Thomas Mann (often in response to those held by his brother Heinrich and son Klaus), and, lastly, in the essayistic and scholarly production of Ernst Robert Curtius. Although in different ways, these thematic cores nevertheless refer to a more general Weimar Workshop.

Hanno collaborato

- **Le autrici e gli autori**, pp. 265-267

ISSN: 0039-2952

Ultimo aggiornamento 18 Luglio 2025 a cura di Luisa Giannandrea



Visualizzazioni dal 1/1/2023: 91



Luisa Giannandrea

© Istituto Italiano di Studi Germanici - Via Calandrelli 25 - 00153 Roma | Partita IVA: 11787331005 | C.F. 80429910583 | CCIAA-NREA: RM - 1341657. All Rights Reserved

«The locomotive is slowing down»: using the 'railway language' to recount the German economic crisis. Linguistic analysis on the LocoMIN corpus

Gloria Comandini
(Istituto Italiano di Studi Germanici)

This work aims to explore the use of 'railway language' – a figurative language centred on the imagery and narratives of trains – in a specific context: Italian journalistic representations of German economic crises. The study is based on empirical data gathered from the LocoMIN (*Locomotive as Metaphor in Italian Newspapers*) corpus, a manually compiled database of Italian newspaper articles spanning three time periods (1985-1986, 1995-1996 and 2021-2023). Each text was annotated across four dimensions: polarity (positive, negative or neutral), target, comparison and macro-theme. The results of the annotation show that Italian journalism tends to employ railway metaphors in referring to Germany primarily during periods of economic crisis, emphasizing the decline of the so-called 'locomotive of Europe', especially in recent years.

Questo lavoro ha l'obiettivo di esplorare l'uso del 'linguaggio della ferrovia', inteso come l'uso figurato della terminologia propria del mondo ferroviario, in un contesto specifico: la narrazione delle crisi economiche tedesche fatte dal giornalismo italiano. Per tale analisi si sono usati i dati empirici del corpus LocoMIN (*Locomotive as Metaphor in Italian Newspapers*), creato manualmente raccogliendo articoli di giornale italiani di tre lassi temporali (1985-1986, 1995-1996 e 2021-2023), i quali sono stati sottoposti a quattro layer di annotazione: polarità (positiva, negativa o neutra), target, paragone e macro-tematica. Dall'annotazione è emerso che il giornalismo italiano, specialmente negli ultimi anni, tende a usare il linguaggio della ferrovia per riferirsi alla Germania per lo più in contesti di crisi economica, con una narrazione enfatica che accentua la caduta della cosiddetta 'locomotiva d'Europa'.

Keywords: *corpus linguistics*, *journalism*, *metonymy*, *railway language*, *Italian linguistics*

Gloria Comandini, *«Frena la locomotiva d'Europa»: il 'linguaggio della ferrovia' per raccontare la crisi economica tedesca. Analisi linguistica sul corpus LocoMIN*, in «Studi Germanici», 27 (2025), pp. 127-155

ISSN: 0039-2952 DOI: 10.82007/SG.2025.27.05

Open Access

«Frena la locomotiva d'Europa»: il 'linguaggio della ferrovia' per raccontare la crisi economica tedesca. Analisi linguistica sul corpus LocoMIN

Gloria Comandini
(Istituto Italiano di Studi Germanici)

Introduzione

Quando si sente parlare di 'linguaggio della ferrovia', probabilmente la maggior parte delle persone si immagina il gergo tecnico di macchinisti e controllori. Tuttavia, la filosofa Francesca Rigotti[1], in un recente articolo pubblicato sul sito di «Treccani», ha utilizzato questo termine non per riferirsi a un lessico tecnico-scientifico, bensì a tutta quella galassia di usi figurati basati sulla realtà della «ferrovia e i suoi accessori».

Inteso in questa accezione, il linguaggio della ferrovia è piuttosto comune nell'italiano, dove alcuni usi figurati hanno avuto un certo successo, specialmente, come si vedrà, nella prosa giornalistica. *Andare come un treno* è un modo di dire ben noto, per quanto non estremamente comune, per indicare il procedere spediti[2]. Anche *perdere il treno* per indicare il non aver colto un'occasione è attestato nei quotidiani italiani[3]. Più raro è *cambiare binario*, usato per indicare il passaggio a un diverso *modus operandi*[4].

1 Francesca Rigotti, *Il treno e il suo linguaggio: simboli, analogie, metafore*, in «Treccani Magazine: Lingua Italiana» (2022), <https://www.treccani.it/magazine/lingua_italiana/speciali/Viaggiare/1_Rigotti.html> (ultimo accesso: 3 settembre 2024).

2 Si veda, per esempio, il titolo del seguente articolo: Fabrizio Pagani, *L'America va come un treno, l'Europa come un monopattino: il dilemma della Bce*, in «Huffington Post» (30 ottobre 2023), <https://www.huffingtonpost.it/economia/2023/10/30/news/lamerica_va_ come_un_treno_leuropa_come_un_monopattino_il_dilemma_della_bce-14003723/> (ultimo accesso: 3 settembre 2024). Gli articoli menzionati nelle note dell'Introduzione sono riportati solo a titolo esemplificativo e non hanno valore quantitativo; si approfondirà il tema sulla base di dati quantitativi, invece, in § 3.

3 Lo si può vedere nel titolo di Carlo Cambi, *La Valle d'Aosta ha perso il treno*, in «Panorama» (3 marzo 2024), <https://www.panorama.it/abbonati/inchieste/treno-valle-aosta> (ultimo accesso: 3 settembre 2024).

4 Come titola Massimo Puricelli, *Il treno Milan deve cambiare binario*, in «Affari

Di questo linguaggio della ferrovia, forse nessuna figura retorica è più comune dell'uso figurato di *locomotiva* per indicare un qualche genere di forza motrice, idealmente capace di trainare dei metaforici vagoni. Questa metonimia, come si vedrà, è particolarmente frequente nella prosa giornalistica ed è usata soprattutto in ambito economico per indicare entità (Stati, regioni, industrie, aziende, ecc.) con un'economia particolarmente solida e che quindi spesso traina l'economia di entità più precarie. Per esempio, si vede questo uso figurato all'opera nei titoli di diversi articoli di giornale[5].

Tuttavia, per quanto questo uso figurato sembri avere un'intrinseca accezione positiva, non è sempre usato per indicare potenze economiche in crescita; al contrario, lo si vede spesso in titoli che raccontano della crisi economica del referente[6]. Negli ultimi anni questa sembrerebbe una strategia retorica particolarmente in voga nel giornalismo italiano per raccontare la crisi economica tedesca, specialmente perché darebbe la vivida impressione di una potenza economica decaduta, accentuando la differenza tra la Germania del passato e quella odierna.

In questo articolo si indagherà come il linguaggio della ferrovia sia utilizzato per raccontare la crisi economica della Germania, basandosi sui dati empirici estratti dal corpus LocoMIN. In particolare, si cercherà di rispondere a tre domande di ricerca (*research question*, RQ):

1. RQ1: la Germania è sempre chiamata *locomotiva*, oppure ci sono delle differenze nell'uso di questa figura retorica a seconda dell'andamento, positivo o negativo, dell'economia tedesca?
2. RQ2: quali sono le caratteristiche dell'uso di figurato di *locomotiva* in riferimento alla Germania nei contesti negativi?
3. RQ3: qualora RQ1 confermasse una predilezione dell'uso figurato di *locomotiva* nei contesti di crisi economica, questa strategia retorica è

Italiani» (29 ottobre 2017), <https://www.affaritaliani.it/blog/politicamente-scorretto/il-treno-milan-deve-cambiare-binario-507122.html> (ultimo accesso: 3 settembre 2024).

5 Lo si vede bene nei titoli di Manlio Dinucci, *La locomotiva USA della spesa militare mondiale*, in «il manifesto» (7 maggio 2019), <https://ilmanifesto.it/la-locomotiva-usa-della-spesa-militare-mondiale> (ultimo accesso: 3 settembre 2024) e di Stefano Carli, *Il Pil record costringe a rifare i conti: l'Italia diventa la locomotiva d'Europa*, in «la Repubblica» (9 agosto 2021), <https://www.repubblica .it/economia/affari-e-finanza/2021/08/09/news/pil_da_record_a_giugno_e_l_italia_diventa_la_locomotiva_d_europa-312960212/> (ultimo accesso: 14 aprile 2025).

6 Lo si può vedere nei titoli di Angelica Migliorisi, *Germania, dentro la crisi della locomotiva d'Europa*, in «Il Sole 24 Ore» (14 febbraio 2024), <https://podcast.ilsole24ore.com/serie/start-ADRW1cD/germania-dentro-crisi-locomotiva-d-europa-AFgP13hC?refresh_ce=1> (ultimo accesso: 3 settembre 2024) e di Bruno Mastragostino, *Locomotiva Italia in frenata*, in «ItaliaOggi» (16 novembre 2000), <https://www.italiaoggi.it/archivio/locomotiva-italia-in-frenata-113639> (ultimo accesso: 3 settembre 2024).

usata per riferirsi anche ad altri Stati quando sono in crisi, oppure la Germania ne è il referente più colpito?

1. Locomotive figurate nella metonimia e nel giornalismo economico

L'uso figurato del termine *locomotiva* è ormai entrato stabilmente nell'uso ed è documentato dai maggiori dizionari italiani. Il *GRADIT*[7] ne attesta l'uso figurato come di «elemento, persona e sim., che guida, precede qcs. o qcn. con effetto trainante: *un'azienda che è stata la l. dello sviluppo economico*», così come il *GDLI*[8], che lo definisce come segue, senza però riportare esempi: «l'elemento trainante di un processo».
Nel caso di espressioni figurate popolari nel giornalismo, come «Germania, dentro la crisi della locomotiva d'Europa», questo uso figurato di *locomotiva* può essere descritto, in termini di figure retoriche, come una metonimia, ben documentata nella poesia italiana antica[9] e moderna, del tipo 'causa per effetto', ossia dei «mezzi che procurano qualcosa per i risultati che ne derivano»[10], poiché la locomotiva è ciò che produce (causa) la forza motrice (effetto). Tuttavia, bisogna riconoscere l'intrinseca ambiguità di questa figura retorica, poiché già la retorica classica tendeva a non distinguere tra metonimia e sineddoche, classificandole entrambe come una generica sostituzione di un elemento con un altro[11].

La metonimia si basa sulla relazione semantica tra due elementi uniti da un rapporto di interdipendenza e ciò significa che spesso questo tropo è formato da «stereotipi, simboli o luoghi comuni connessi a una cultura»[12]. In questo caso, sicuramente la metonimia di *locomotiva*, insieme al resto del linguaggio della ferrovia, testimonia quanto la tecnologia relativa ai treni abbia avuto un impatto significativo sul nostro immaginario e, di conseguenza, sulla lingua, sia in italiano che

7 Tullio De Mauro, *Grande dizionario italiano dell'uso*, vol. III: *FM-MAN*, UTET, Torino 2000, p. 1020.

8 Salvatore Battaglia, *Grande dizionario della lingua italiana*, vol. IX: *Libe-Med*, UTET, Torino 1975, p. 182.

9 Silvana Ghiazza – Marisa Napoli, *Le figure retoriche. Parola e immagine*, Zanichelli, Bologna, 2007.

10 Bice Mortara Garavelli, *Manuale di retorica*, Giunti-Bompiani, Firenze-Milano, 2018. p. 213.

11 *Ivi*, pp. 222-223.

12 Dario Corno, *Metonimia*, in «Enciclopedia dell'Italiano – Treccani» (2011), https://www.treccani.it/enciclopedia/metonimia_(Enciclopedia-dell'Italiano)> (ultimo accesso: 3 settembre 2024).

in altre lingue. In tal senso, Rigotti[13] riflette su quanto l'idea del treno sia ormai collegata a quella di progresso e di movimento: «Vedo, per il treno, una forte presenza simbolica, dove i vagoni rotanti lanciati sui binari stanno per progresso, civiltà, rinascita, movimento e trasformazione. Il viaggio del treno è un viaggio sulla terraferma, non conosce derive e bonacce, cambiamenti di rotta, correnti e tempeste che potrebbero sballottarlo di qua e di là come una imbarcazione».

Come si è già accennato, il linguaggio della ferrovia sembra particolarmente comune nell'italiano giornalistico di taglio economico[14], in cui in realtà lo stile figurato è assai comune. Infatti, laddove i testi economici per specialisti utilizzano un lessico più tecnico e siano focalizzati per lo più sull'analisi statistica dei dati numerici, i testi più divulgativi, e in particolare quelli giornalistici, usano molto il lessico figurato, riformulando così i propri contenuti con l'obiettivo di «alleggerire la complessità e l'aridità della materia»[15].

Come già analizzato da Dardano, molte delle metafore usate dal giornalismo economico sono immagini di movimento fra «i due poli dell'aumento e della diminuzione»[16], per lo più che esprimono un movimento verticale (es: *caduta/crescita*, *flessione/impennata*), ma anche in riferimento alla velocità del viaggio (es: *corsa/frenata* o *rallentamento*), che è la tipologia di narrazione metaforica in cui più spesso ricade l'uso figurato di *locomotiva*, come si vedrà in § 3. Inoltre, l'uso metonimico di *locomotiva* si inserisce in un altro dei grandi «filoni di rappresentazione figurale»[17] del linguaggio dell'economia, ossia

13 Rigotti, *Il treno e il suo linguaggio. Simboli, analogie, metafore*, cit.

14 La prosa giornalistica di taglio economico ha stretti legami con il linguaggio specialistico economico-finanziario. Infatti, il linguaggio specialistico economico-finanziario si trova in un ampio ventaglio di tipologie testuali diverse (dai testi normativi ai manuali divulgativi), con diversi gradi di specializzazione. Se si volesse tracciare un *continuum* del linguaggio specialistico economico fra un polo caratterizzato da tecnicismi iper-specifici e un polo invece vicino, per lessico e modi comunicativi, alle varietà più colloquiali di italiano, la prosa giornalistica sarebbe assai vicina al secondo polo. Infatti, gli articoli di giornale di taglio economico «presentano gradi diversi di specializzazione e […] riflettono un'altra peculiarità del linguaggio dell'economia e della finanza: il suo affacciarsi, soprattutto negli ultimi decenni, nel discorso quotidiano», Riccardo Gualdo – Stefano Telve, *Linguaggi specialistici dell'italiano*, Carocci, Roma 2011, p. 358. Purtroppo, non è possibile fare qui una disamina approfondita sul tema, ma per una panoramica di ampio respiro sulla comunicazione economica, in termini sia di linguaggio specialistico, sia di divulgazione giornalistica, si veda la disamina di Emanuele Ventura, *Tra «bazooka», «paracadute» e «ristori»: il discorso metaforico nel linguaggio economico-finanziario*, in «Studi di lessicografia italiana», XL (2023), pp. 217-279.

15 Gualdo – Telve, *Linguaggi specialistici dell'italiano*, cit., p. 374.

16 Maurizio Dardano, *Il linguaggio dei giornali*, Laterza, Roma-Bari 1976, p. 225.

17 Gualdo – Telve, *Linguaggi specialistici dell'italiano*, cit., p. 374.

quello fisico-meccanicistico, in cui si paragona il sistema economico a un edificio o a uno strumento. In particolare, *locomotiva* si inserisce nella raffigurazione dell'economia come di un mezzo di trasporto, del quale Gualdo – Telve[18] riportano come molto comuni il paragone marittimo (es: *affondare*, *ancorato/disancorato*), quello aereo (es: *decollare*, *in picchiata*, *volare*) e, un generico paragone «terrestre» (es: *manovra finanziaria*, *ammortizzatori sociali*, *accelerazione/frenata*), in cui si inserirebbe quindi *locomotiva*. Ventura[19] invece analizza più nello specifico «le numerosissime metafore provenienti dal mondo delle macchine e dei trasporti», fra le quali riscontra soprattutto l'uso di *macchina economica/dell'economia*, le metafore legate agli autotrasporti (es: *andare in retromarcia*, *partire in quarta*), la metafora generale del motore, l'uso del lessico della meccanica (es: *il turbo*, *la cinghia di trasmissione*) e del concetto del traino (che si vedrà anche in § 3) e, infine, proprio della lingua della ferrovia. Infatti, Ventura parla brevemente dell'immagine del treno che deraglia, usata per descrivere situazioni di crisi economica[20] (es: «*L'inflazione farà deragliare i mercati?*»), e dell'uso di *locomotiva* in locuzioni come, appunto, *locomotiva d'Europa*, un uso che viene definito «pienamente lessicalizzato»[21].

Come nota anche Sobrero[22], molte delle metafore usate nel giornalismo economico (e, più in generale, nei testi economici divulgativi) sono ormai entrati nel lessico specialistico dell'economia (es: *ristagno*, *congelamento*), perdendo il loro valore connotativo e acquisendo un significato denotativo più specifico. Tuttavia, l'uso figurato di *locomotiva* in ambito economico non ha assunto un significato specialistico,

18 *Ivi*, p. 376.

19 Ventura, *Tra «bazooka», «paracadute» e «ristori»*, cit., p. 239; *ivi*, p. 241 ss. cita anche l'uso del lessico marittimo (es: *navigare a vista*, *andare a picco*, *porto sicuro*, *tirare i remi in barca*) e di quello aeronautico (es: *spiccare il volo*, *perdere/riprendere quota*).

20 Per approfondire il tema delle metafore e degli eufemismi usate dal giornalismo italiano odierno per raccontare la crisi economica, si veda anche Emanuele Ventura, *«Nominibus mollire licet mala» (soprattutto in tempi di crisi): l'eufemismo come strategia retorica nel linguaggio economico-finanziario contemporaneo*, in «Studi di lessicografia italiana», XLI (2024), pp. 427-474. Invece, per approfondire i topoi argomentativi usati dal giornalismo italiano e da quello tedesco nel 2011-2012 per raccontare la crisi economica, si veda Sabina Ceffa, *Narrare la crisi, tradurre la crisi: un'analisi comparata del discorso sulla crisi economica europea nella stampa tedesca e italiana*, in *Dire la crise: mots, textes, discours / Dire la crisi: parole, testi, discorsi / Decir la crisis: palabras, textos, discursos. Approches linguistiques à la notion de crise / Approcci linguistici al concetto di crisi / Enfoques lingüísticos sobre el concepto de crisis*, ed. by Daniela Pietrini – Kathrin Wenz, Peter Lang, Frankfurt a.M. *et al.* 2016, pp. 81-94.

21 Ventura, *Tra «bazooka», «paracadute» e «ristori»*, cit., pp. 242-243.

22 Alberto A. Sobrero, *Lingue speciali*, in *Introduzione all'italiano contemporaneo. Le variazioni e gli usi*, a cura di Alberto A. Sobrero, Laterza, Roma-Bari 2002, pp. 237-278.

poiché non ha la monoreferenzialità di un termine tecnico: come si vedrà in § 3, infatti, *locomotiva* può indicare un'ampia gamma di soggetti, che possono andare da grandi entità astratte, come gli Stati con un'economia forte, a singole persone, come un ciclista veloce e costante, rappresentati sia in situazioni positive, sia in contesti negativi.

Di conseguenza, si può dire che l'uso figurato di *locomotiva*, per quanto ben inserito nelle tendenze generali del giornalismo economico, non fa parte del linguaggio specialistico dell'economia, ma rientra invece nella generale tendenza del giornalismo all'espressività[23] e all'uso della metafora per ottenere uno «stile brillante»[24]. Tuttavia, visto il suo uso molto ripetitivo e che si dipana su oltre trent'anni di giornalismo (cfr. § 3), *locomotiva* ormai rientra a pieno titolo fra le stereotipie (es: *l'ago della bilancia*), espressioni ormai banali e ripetitive, che però in ambito economico hanno successo perché hanno «facile presa sul pubblico»[25], come *forbice*, *cuneo* (*fiscale*), *tetto* o *scudo* (*fiscale*).

Per indagare più a fondo come questa figura retorica sia usata in relazione alla Germania nel giornalismo italiano, sarà fondamentale analizzare i dati di un corpus di articoli realmente pubblicati.

2. Corpus e annotazione

Per indagare l'uso figurato di *locomotiva* in ottica diacronica, è stata condotta un'indagine su tre database di articoli, dai quali si sono costituiti tre sottocorpora, prendendo in esame i seguenti periodi: 1985-1986, 1995-1996, 2021-2023[26].

Il primo database è basato sul lavoro dell'agenzia Infojuice[27], la quale ha operato una scrematura preliminare, isolando tutti gli arti-

23 L'espressività è, appunto, ottenuta tramite l'uso del «neologismo effimero ed espressivo (*cattivista*, *chiacchieroso*) e soprattutto il traslato e la metafora ('la sua corrente affila le armi')», Ilaria Bonomi, *Lingua dei giornali*, in *Enciclopedia dell'italiano*, a cura di Raffaele Simone, Istituto dell'Enciclopedia Italiana, Roma 2010, pp. 580-583.

24 *Ivi*, p. 582.

25 Maurizio Dardano, *Traslati, Eufemismi e tabù della quotidianità*, in *Political correctness. Aspectos políticos, sociales, literarios y mediáticos de la censura lingüística / Aspetti politici, sociali, letterari e mediatici della censura linguistica / Aspects politiques, sociaux, littéraires et médiatiques de la censure linguistique*, ed. by Ursula Reutner – Elmar Schafroth, Peter Lang, Frankfurt a.M. *et al.* 2012, pp. 301-317: 306. Dardano presenta anche un'interessante carrellata di espressioni ormai stereotipiche abusate dal giornalismo (*ivi*, pp. 304-307).

26 È bene sottolineare, quindi, che il periodo 1997-2020 non è stato trattato.

27 Infojuice (<https://infojuice.eu>, ultimo accesso: 19 febbraio 2025) è un'agenzia italiana che mette a disposizione servizi di monitoraggio dei media, nei quali analizza il modo in cui giornali, radio, televisioni e altri siti di informazione parlano

coli di quotidiani italiani[28] che fanno riferimento alla Germania fra il 1° gennaio 2021 e il 31 agosto 2023. Fra questi, ne sono stati isolati 203 in cui si nomina il termine *locomotiva* usato in maniera figurata[29], formando così un primo sottocorpus di riferimento, LocoIJ21-23, composto di 159.761 token.

Il secondo database è il corpus *la Repubblica* (circa 380 milioni di token), formato da articoli tratti dal quotidiano «la Repubblica» pubblicati fra il 1985 e il 2000[30]. Da questo database sono stati isolati 220 articoli in cui compare il termine *locomotiva* in senso metaforico, di cui 108 pubblicati fra il 1985 e il 1986, e 112 pubblicati nel biennio 1995-1996; questi 220 articoli formano il secondo sottocorpus di riferimento, LocoRep, composto di 16.039 token.

Il terzo database è l'archivio storico della «Stampa», che contiene gli articoli pubblicati dal giornale dal 1867 al 2006. Da questo database sono stati isolati 175 articoli in cui compare, sempre in senso metaforico, il termine *locomotiva*, di cui 78 pubblicati nel biennio 1985-1986 e 97 pubblicati fra il 1995 e il 1996. Questi 175 articoli formano il terzo e ultimo sottocorpus di riferimento, LocoLS, com-

di un determinato target. Nel caso di questo studio, Infojuice ha monitorato il modo in cui il giornalismo italiano parla della Germania e, viceversa, come il giornalismo tedesco parla dell'Italia, in collaborazione con l'Istituto Italiano di Studi Germanici (IISG), all'interno del progetto SICIT – Osservatorio sullo stato dell'Informazione e della Comunicazione Italo-Tedesca (<https://www.studigermanici.it/osservatorio-sicit-progetto>, ultimo accesso: 19 febbraio 2025).

28 Infojuice opera una raccolta su larga scala degli articoli di tutte le testate giornalistiche italiane cartacee. In LocoIJ21-23, quindi, sono presenti articoli dalle seguenti testate, elencate in ordine alfabetico su richiesta dei revisori: «Alto Adige», «Avvenire», «Domani», «La Gazzetta dello Sport», «Corriere Adriatico», «Corriere della Sera», «il Fatto Quotidiano», «Il Foglio», «Il Gazzettino», «Il Giornale», «Il Giorno», «il manifesto», «Il Mattino», «Il Messaggero», «Il Piccolo», «Il Resto del Carlino», «Il Secolo XIX», «Il Sole 24 Ore», «Il Tempo», «Il Tirreno», «ItaliaOggi», «L'Adige», «L'Arena», «La Nazione», «La Nuova Venezia e Mestre», «la Repubblica» (comprensiva del supplemento «Affari & Finanza»), «La Sicilia», «La Stampa», «La Verità», «L'Eco di Bergamo», «L'Espresso», «Libero», «Libertà», «Milano Finanza», «Panorama», «Quotidiano Nazionale».

29 Da questo numero sono stati esclusi i casi in cui con *locomotiva* ci si riferisce letteralmente alla vettura motore del treno e gli articoli erroneamente riportati due volte da Infojuice.

30 Marco Baroni – Silvia Bernardini – Federica Comastri – Lorenzo Piccioni – Alessandra Volpi – Guy Aston – Marco Mazzoleni, *Introducing the «la Repubblica» Corpus. A Large, Annotated, TEI(XML)-Compliant Corpus of Newspaper Italian*, in *Proceedings of the Fourth International Conference on Language Resources and Evaluation (LREC'04)*, ed. by Maria T. Lino – Maria F. Xavier – Fátima Ferreira – Rute Costa – Raquel Silva, European Language Resources Association (ELRA), Lisbona 2004, <https://aclanthology.org /L04-1128> (ultimo accesso: 3 settembre 2024).

posto di 560.294 token.

In totale, sono stati raccolti 598 articoli, di cui 186 pubblicati nel biennio 1985-1986, 209 pubblicati nel biennio 1995-1996 e 203 pubblicati fra il 2021 e il 2023. I 598 articoli totali formano il LocoMIN (*Locomotive as Metaphor in Italian Newspapers*) Corpus[31], con 736.134 token e 52.239 types.

Per analizzare più nel dettaglio il contesto in cui appare l'uso figurato di *locomotiva*, si è deciso di annotare il LocoMIN Corpus secondo le modalità comunemente conosciute in linguistica computazionale come *sentiment analysis* e *informations extraction*. In tal senso, ogni articolo è stato sottoposto da un'annotatrice esperta a quattro diversi livelli (o *layer*) di annotazione: polarità, target, paragone e macro-tematica.

Il riconoscimento della polarità dell'articolo è un *task* di *sentiment analysis*[32], qui intesa come riconoscimento della generale impressione che si ha di un target al termine della lettura del testo, e più precisamente rientra nell'ambito della *polarity analysis*, poiché si focalizza sul riconoscere la 'direzione' in cui va l'impressione che si ha del testo,

31 Per quanto il corpus *la Repubblica* e l'archivio storico della «Stampa» non siano rappresentativi della comunicazione giornalistica italiana nel suo insieme, sono due archivi particolarmente utili per condurre ricerche esplorative come quella presentata in questo articolo, poiché liberamente accessibili e annotati nei metadati. LocoMIN e le sue linee guida estese per l'annotazione sono liberamente consultabili e scaricabili al seguente link: <https://github.com/GloriaComandini/Corpora> (ultimo accesso: 14 aprile 2025).

32 La *sentiment analysis* è un ambito della linguistica computazionale e delle *digital humanities* che ha avuto una notevole espansione negli ultimi quindici anni, crescendo sostanzialmente di pari passo con la diffusione delle recensioni di prodotti online e con l'ovvio interesse commerciale nato attorno a questo tema. Infatti, una delle applicazioni più comuni nella *sentiment analysis* è il monitoraggio delle opinioni dei clienti in merito a un prodotto. Ma la *sentiment analysis* è un campo di studio molto vasto e quindi impossibile da trattare estesamente in questa sede. Per una panoramica generale sul tema, si rimanda a Bing Liu, *Sentiment Analysis: Mining Opinions, Sentiments, and Emotions*, Cambridge University Press, Cambridge 2020. Per una più puntuale rassegna sulle sfide metodologiche della *sentiment analysis*, si veda Rachele Sprugnoli – Francesco Mambrini – Marco Passarotti – Giovanni Moretti, *The Sentiment of Latin Poetry. Annotation and Automatic Analysis of the Odes of Horace*, «Italian Journal of Computational Linguistics», 9 (2023), 1, pp. 53-72: 55-56. La *sentiment analysis* è stata applicata anche alla prosa giornalistica, sebbene con finalità e metodologie parzialmente diverse da quelle presentate in questa ricerca; per visionare un'annotazione della polarità di articoli di giornale relativamente simile a quella applicata sul LocoMIN Corpus, si veda Lucija Krusic, *Constructing a Sentiment-Annotated Corpus of Austrian Historical Newspapers: Challenges, Tools, and Annotator Experience*, in *Proceedings of the 4th International Conference on Natural Language Processing for Digital Humanities*, ed. by Mika Hämäläinen – Emily Öhman – So Miyagawa – Khalid Alnajjar – Yuri Bizzoni, Association for Computational Linguistics, Stroudsburg 2024, pp. 51-62.

nel contesto di tre o più 'poli' di sentimento[33]. Per questa indagine, giacché si analizza il contesto immediato in cui avviene l'uso figurato di *locomotiva*, si è deciso di mantenere un'annotazione semplice e fatta manualmente: ogni uso del termine *locomotiva* nel corpus viene dunque annotato come positivo, negativo o neutro, a seconda dell'impressione che si ha del target della metonimia alla fine della lettura dell'estratto. La polarità è associata a due elementi, i quali possono comparire da soli o insieme: a) un giudizio (esplicito o implicito) dell'articolista dei confronti del target; b) la descrizione di una situazione (favorevole, sfavorevole o neutra) relativa al target.

Gli altri tre livelli di annotazione sono dei *task* di *information extraction*[34], poiché mirano a estrapolare informazioni da un testo non annotato. Tuttavia, è bene segnalare che l'annotazione di questo corpus

33 Diversi studi, infatti, classificano la polarità di un testo su tre 'poli' (positivo, negativo o neutro), mentre altri preferiscono usare una classificazione quadripartita (positivo, negativo, neutro e misto) e altre tipologie di *sentiment analysis* usano una metodologia ancora più granulare, andando a riconoscere un ampio ventaglio di emozioni più specifiche. Si può vedere un esempio di annotazione tripartita (operata però in automatico sulla base di un lessico predefinito) in Yang Zhao – Tetsuya Nasukawa – Masayasu Muraoka – Bishwaranjan Bhattacharjee, *A Simple Yet Strong Domain-Agnostic De-bias Method for Zero-Shot Sentiment Classification*, in *Findings of the Association for Computational Linguistics: ACL 2023*, ed. by Anna Rogers – Jordan Boyd-Graber – Naoaki Okazaki, Association for Computational Linguistics, Stroudsburg 2023, pp. 3923-3931; un esempio di classificazione quadripartita in Sprugnoli *et al.*, *The Sentiment of Latin Poetry*, cit., pp. 57-58; e un esempio di una classificazione a grana più fine (in cui si riconoscono quattro emozioni diverse: rabbia, paura, gioia e tristezza) in Federico Bianchi – Debora Nozza – Dirk Hovy, *FEEL-IT: Emotion and Sentiment Classification for the Italian Language*, in *Proceedings of the Eleventh Workshop on Computational Approaches to Subjectivity, Sentiment and Social Media Analysis*, ed. by Orphee De Clercq – Alexandra Balahur – Joao Sedoc – Valentin Barriere – Shabnam Tafreshi – Sven Buechel – Veronique Hoste, Association for Computational Linguistics, Stroudsburg 2021, pp. 76-83, <https://aclanthology.org/2021.wassa-1.8/> (ultimo accesso: 20 febbraio 2025).

34 In realtà, in linguistica computazionale è più comune parlare delle sottocategorie di *information extraction*, ossia dei *task* più specifici di estrazione e analisi delle informazioni da testi, che rientrano nell'*information extraction*. Il più semplice di questi *task* è la *named entity recognition*, ossia il riconoscimento automatico, all'interno di un testo, di entità che vengono inserite in categorie concettuali predefinite (per esempio, riconoscere tutti i casi in cui in un testo si parla di una persona, o tutti i casi in cui invece si nomina un luogo). Quindi, l'annotazione del target della metonimia può essere definito un *task* di *named entity recognition*, che è stato svolto manualmente per non doversi basare sulle categorie predefinite di un *tool* automatico. Un simile *task* è stato fatto anche in Dominic Balasuriya – Nicky Ringland – Joel Nothman – Tara Murphy – James R. Curran, *Named Entity Recognition in Wikipedia*, in *Proceedings of the 2009 Workshop on The People's Web Meets NLP: Collaboratively Constructed Semantic Resources (People's Web)*, ed. by Iryna Gurevych – Torsten Zesch, Association for Computational Linguistics, Stroudsburg 2009, pp. 10-18.

è stata fatta manualmente, laddove in linguistica computazionale di solito l'*information extraction* è fatta con *tool* automatici. Si è scelto di fare un'annotazione completamente manuale per ottenere delle informazioni a grana più fine rispetto a quelle che, di norma, si otterrebbero dall'estrazione automatica delle informazioni.

La prima annotazione di questo genere applicata al testo è quella del riconoscimento del target a cui è associato il termine *locomotiva*, ossia il suo referente, che può essere un'entità singola (es: Italia) o una pluralità di entità (es: Francia e Germania), così come ci si può riferire a entità astratte (es: l'esportazione italiana), a Stati o aree geografiche (es: Germania), ad aziende o a realtà collettive (es: un partito politico), a singole persone (es: Silvio Berlusconi) e persino a specifici oggetti materiali (es: il Prosecco). Il secondo livello, invece, concerne la presenza o l'assenza di un paragone fra due o più entità (es: Francia-Germania, USA-UE, Nord Italia-Sud Italia, ecc.), riportati in ordine di comparsa. Infine, si è annotato anche il livello della macro-tematica, ossia l'argomento generale trattato dal testo, la cui scelta doveva ricadere fra cinque opzioni possibili: economia, politica, sport, spettacolo e altro.

Tutti i livelli dell'annotazione sono stati sottoposti a test di *inter-annotator agreement* (IAA)[35] su un campione di 50 estratti dal corpus in cui compare un uso figurato di *locomotiva*, così da verificare il grado di oggettività e di affidabilità dell'annotazione. La polarità è stata testata da tre annotatrici con diversi gradi di esperienza (una linguista esperta in annotazione, una linguista non esperta in annotazione, una studentessa in linguistica esperta di annotazione), mentre il target, il paragone e la macro-tematica sono state testate da due annotatrici esperte. I punteggi ottenuti sono 0.599 (moderato) per la polarità, 0.875 (quasi perfetto) per il target, 0.4 (sufficiente) per il paragone e 0.805 (considerevole) per la macro-tematica[36].

35 Per approfondire i criteri di accettabilità dell'accordo si consulti la griglia di valutazione di J. Richard Landis – Gary G. Koch, *The Measurement of Observer Agreement for Categorical Data*, in «Biometrics», 1 (1977), pp. 159-174: 165. Per i valori considerati accettabili dalla comunità scientifica nella ricerca linguistica si vedano: Ron Artstein, *Inter-annotator Agreement*, in *Handbook of Linguistic Annotation*, edited by Nancy Ide – James Pustejovsky, Springer, Dordrecht 2017, pp. 297-313 e Gloria Gagliardi, *Inter-Annotator Agreement in linguistica: una rassegna critica*, in *Proceedings of the Fifth Italian Conference on Computational Linguistics (CLIC-IT 2018)*, ed. by Elena Cabrio – Alessandro Mazzei – Fabio Tamburini, Accademia University Press, Torino 2018, pp. 206-211.

36 Per la polarità si è calcolato il *k* di Fleiss, mentre per gli altri valori si è calcolato il *k* di Cohen. Il *k* di Fleiss e il *k* di Cohen misurano i risultati in un intervallo fra 1 e -1; 1 rappresenta il totale accordo fra annotatori, mentre 0 rappresenta l'accordo ottenuto qualora l'annotazione venisse fatta in maniera totalmente casuale, e i valori inferiori allo 0 indicano un disaccordo sistematico. I valori dei due *k* sono paragonabili e sono i valori più comunemente utilizzati per

Nel corpus non mancano casi incerti, o in cui in generale l'annotazione può essere soggetta a dubbi e/o possa essere influenzata dalla sensibilità personale degli annotatori, specialmente in contesti di analisi in cui si richiede di riconoscere una caratteristica semantico-discorsiva di un testo, come avviene nel caso della polarità e del paragone[37]. Tuttavia, l'accordo ottenuto nell'annotazione della polarità (0.599) è piuttosto simile a quello ottenuto in altre *sentiment analysis* su testi complessi[38], così come l'annotazione del target (0.875) e della macro-tematica (0.805) sono simili all'IAA su altri *task* di *named entity recognition*[39].

3 Analisi dei dati

In tutto LocoMIN, la Germania è il referente più comune per *locomotiva*, con 172 occorrenze (29% del totale), contro 106 dell'Italia (17%), 79 degli Stati Uniti (13%) e solo 5 per il Giappone (0,8%).

valutare l'IAA in linguistica computazionale a livello internazionale, a prescindere dalla lingua dei testi analizzati e a prescindere dal tipo di annotazione che viene fatto: possono essere applicati, infatti, a un'annotazione sintattica tanto quanto a un'annotazione di *sentiment analysis*. La differenza fra i due valori sta nel fatto che il *k* di Fleiss è ideale per misurare l'accordo fra tre o più annotatori (quindi è stato usato sulla polarità, annotata da tre persone), mentre il *k* di Cohen è ideale se applicato all'accordo fra due annotatori (quindi è stato usato per i valori annotati da due persone, ossia target, paragone e macro-tematica); per l'applicabilità dei due valori, si veda Artstein, *Inter-annotator Agreement*, cit. Per approfondire l'uso statistico del *k* di Fleiss, si veda Joseph L. Fleiss, *Measuring nominal scale agreement among many raters*, «Psychological Bulletin», 76(5) (1971), pp. 378-382. Per approfondire l'uso statistico del *k* di Cohen si veda Jean Carletta, *Assessing agreement on classification tasks. The kappa statistic*, in «Computational Linguistics», 2 (1996), pp. 249-254. Per un esempio di applicazione del *k* di Cohen per misurale l'IAA fra due annotatori in un'analisi sintattica, si veda Gloria Comandini – Manuela Speranza – Bernardo Magnini, *Effective Communication without Verbs? Sure! Identification of Nominal Utterances of Social Media Texts*, in *Proceedings of the Fifth Italian Conference on Computational Linguistics (CLiC-it 2018)*, ed. by Elena Cabrio – Alessandro Mazzei – Fabio Tamburini, Accademia University Press, Torino 2018, pp. 143-148. Per l'applicazione del *k* di Fleiss nella *sentiment analysis*, si veda la nota 38, mentre per la sua applicazione nella *named entity recognition* si veda la nota 39.

37 Gagliardi, *Inter-Annotator Agreement in linguistica*, cit. pp. 209-210.

38 Per esempio, l'IAA nella polarità (quadripartita) riportato da Krusic, *Constructing a Sentiment-Annotated Corpus of Austrian Historical Newspapers*, cit., p. 55 è di 0.45 (*k* di Fleiss), mentre l'IAA nella polarità (quadripartita) riportato da Sprugnoli *et al.*, *The Sentiment of Latin Poetry*, cit., p. 58 è di 0.48 (*k* di Fleiss).

39 Per esempio, l'IAA in simile *task* di *named entity recognition* attuato da annotatori umani è di 0.83 (*k* di Fleiss), come riportato da Balasuriya *et al.*, *Named Entity Recognition in Wikipedia*, cit., p. 13.

Chiaramente, questa predominanza è dovuta al fatto che il sottocorpus LocoIJ è costituito da articoli in cui si parla della Germania. Tuttavia, per quanto LocoIJ influisca sensibilmente sul numero di occorrenze del target tedesco (96 casi, il 56% del totale), in realtà di Germania come locomotiva parlano molto anche «La Stampa» (30 casi, 17% del totale) e «la Repubblica» (46 casi, 27% del totale).

La Germania è target di questa metonimia quasi unicamente in contesti economici fin dagli anni Ottanta; ciò che però sorprende è che la Germania venga definita una locomotiva non quando si trova in condizioni favorevoli, bensì soprattutto quando è in crisi economica. Infatti, come si vede dalla tabella 1 e dalla figura 1, nella maggior parte dei casi (109, ossia il 63% del totale) questa metonimia è usata in relazione alla Germania in contesti in cui si esprime un giudizio negativo o in cui si espone una situazione svantaggiosa. Invece, gli usi neutri, ossia in cui non si esprimono giudizi di sorta, sono notevolmente meno numerosi, con 41 occorrenze (24%), mentre gli usi positivi sono solo 22 in tutto LocoMIN (13%).

	Negativi	*Neutri*	*Positivi*	*Totale*
LocoIJ	77	16	3	96
LocoLS85-86	1	5	2	8
LocoLS95-96	8	6	8	22
LocoRep85-86	0	8	4	12
LocoRep95-96	23	6	5	34
TOTALE	109	41	22	172

Tab. 1. Numero degli usi di locomotiva riferito alla Germania, associati alle tre polarità (negativa, neutra, positiva) in LocoMIN.

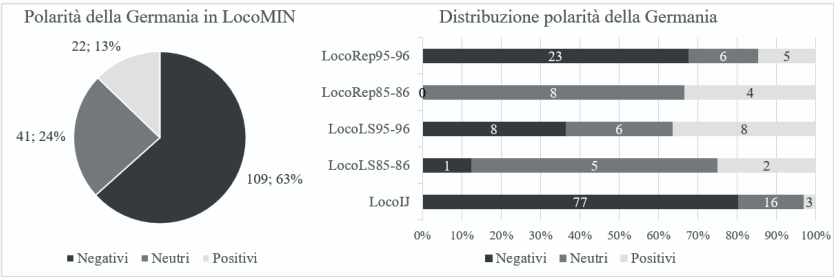


Fig. 1. A sinistra, proporzione delle tre polarità (positiva, negativa e neutra) degli usi figurati di locomotiva riferiti alla Germania in LocoMIN; a destra, distribuzione

degli usi figurati di locomotiva (sempre divisi nelle tre polarità: positiva, negativa e neutra) riferiti alla Germania nei vari sottocorpora, di cui LocoLS e LocoRep divisi nei due bienni analizzati (1985-1986 e 1995-1996).

Come si vede dalla tabella 1, negli anni in cui la Germania non sta affrontando una crisi economica (ossia il biennio 1985-1986) l'uso metonimico di *locomotiva* in relazione alla Germania è meno frequente rispetto agli anni in cui l'economia tedesca affronta una crisi: su LocoLS si passa da 8 articoli nell'1985-1986 a 22 nel 1995-1996, così come su LocoRep gli articoli nel primo biennio sono 12 mentre nel secondo sono 34. Ciò significa che l'uso di questa metonimia nei confronti della Germania è più che raddoppiato durante i periodi di crisi economica tedesca. Inoltre, nel biennio 1985-1986 si tende soprattutto a usare *locomotiva* in contesti neutri, come si vede in (1), in cui si parla della possibilità della Germania di assumere il ruolo di locomotiva economica del mondo occidentale al posto degli Stati Uniti, i quali all'epoca stavano affrontando una crisi economica importante.

(1) Molti Paesi – primi fra tutti gli Stati Uniti– chiedono da mesi a Bonn di stimolare la crescita e di far assumere all'economia tedesca il ruolo di locomotiva dell'espansione occidentale (LocoRep, 1985).

Invece, pur trattandosi di un periodo positivo per l'economia tedesca, nel 1985-1986 gli usi di *locomotiva* in contesti positivi restano minoritari in entrambe le testate, come si vede dalla figura 1 a destra. Inoltre, si rilevano casi in cui, sebbene la metonimia sia usata in un contesto positivo, è immediatamente seguita da una frase che ridimensiona il successo della Germania, come si vede in (2), sebbene non manchino articoli in cui l'andamento positivo dell'economia tedesca sia lodato senza ulteriori precisazioni negative (3).

(2) Germania «locomotiva» con il 3,5%. Ulteriore freno all'inflazione – Ma il miglioramento produttivo sarà trascinato più dai consumi interni che dall'esportazione (LocoLS, 1986).
(3) Sarà la Germania la locomotiva delle economie occidentali [...]. Il successo tedesco si compone di una miscela di fattori, cui non è estranea la politica della Bundesbank, un prudente timoniere che ha guidato il marco e la politica del credito fuori dalle tempeste degli ultimi anni. [...]. La locomotiva viaggia a pieno regime e, al contempo, con prudenza (LocoRep, 1986).

Si potrebbe ipotizzare che l'uso meno frequente di *locomotiva* per riferirsi alla Germania nel 1985-1986 sia dovuto al fatto che questa metonimia all'epoca fosse nuova o comunque meno usata. Tuttavia, se

la ragione dell'aumento dell'uso di *locomotiva* riferito a Germania fosse dovuto solo all'aumento generale dell'uso di questa metonimia nella «Stampa» e nella «Repubblica», allora si dovrebbe vedere un aumento simile dell'uso generale di *locomotiva* anche in riferimento ad altri target. Analizzando i dati, si vede che nel 1985-1986 sono stati pubblicati in totale 20 articoli in cui la Germania è definita *locomotiva*, mentre nel 1995-1996 questi articoli sono 56, riscontrando quindi un aumento del 180%. Invece, guardando la distribuzione degli articoli che in generale fanno un uso figurato di *locomotiva* in questi due bienni, si nota che nel 1985-1986 ci sono 186 articoli, mentre nel 1995-1996 sono stati pubblicati 209 articoli, riscontrando quindi un aumento del 12%.

Quindi, per quanto sicuramente l'uso figurato di *locomotiva* sia stato più comune nel 1995-1996, non sembra che il suo uso generale sia drasticamente aumentato dal decennio precedente, laddove invece questo uso è aumentato drasticamente quando è riferito alla Germania. Sembrerebbe, quindi, che l'aumento dell'uso metonimico di *locomotiva* in relazione alla Germania in crisi non sia dovuto a un uso più frequente in generale di questa figura retorica.

3.1 *Una locomotiva che frena e si inceppa: la metonimia in contesti negativi*

Nei contesti in cui la Germania affronta una crisi economica, invece, questa metonimia è per lo più utilizzata con polarità negativa, sebbene ciò non sia costante in tutti i sottocorpora, come si vede dalla figura 1 a destra: se gli usi negativi sono chiaramente maggioritari in LocoRep95-96 (68% rispetto al totale del biennio) e ancor più in LocoIJ (80% rispetto ai suoi articoli totali), altrettanto non si può dire in LocoLS95-96 (36%, pari alla percentuale di articoli positivi).

Ciò è probabilmente dovuto al fatto che, complici anche le dimensioni ridotte di LocoRep e LocoLS, i vezzi stilistici dei singoli giornalisti più prolifici tendono a emergere molto. Infatti, il sottocorpus LocoRep95-96 è chiaramente molto influenzato dalla penna di un singolo, storico giornalista della «Repubblica», Andrea Tarquini, che ha firmato ben 16 articoli sui 34 totali del biennio 1995-1996; ciò significa che quasi la metà delle occorrenze dell'uso metonimico di *locomotiva* relativo alla Germania sulla «Repubblica» sono state scritte da lui. In generale, in tutto LocoMIN, nessun giornalista ha usato così tanto spesso *locomotiva* come metonimia per riferirsi alla Germania quanto Tarquini: dopo di lui, il giornalista più prolifico è Emanuele Novazio, all'epoca corrispondente all'estero della «Stampa», autore di 5 dei 22 articoli sulla Germania di LocoLS95-96. Invece, in LocoIJ, che comprende un ampio ventaglio di quotidiani nazionali e locali, per quanto questa metonimia sia ancora largamente diffusa, non è

un tratto stilistico così caratterizzante di un singolo giornalista: in tutto LocoIJ, infatti, la firma che compare più volte sotto ad articoli in cui *locomotiva* è metaforicamente riferito alla Germania è quella di Benedetta Vitetta, giornalista di «Libero», che è autrice però di soli quattro articoli.

È nei contesti con polarità negativa che l'uso metonimico di *locomotiva* si mostra nella sua vitalità, inserendosi in contesti permeati dai riferimenti metaforici al linguaggio della ferrovia. La Germania, quindi, è accostata a verbi come *frenare* o *rallentare*, il cui uso figurato in contesti astratti è già ampiamente attestato, ma che in relazione a *locomotiva* riacquistano il loro significato più materiale: la Germania perciò è una locomotiva che frena («[l'Alto Adige] risente della brusca frenata della locomotiva tedesca»; «che la locomotiva tedesca sia in frenata si sapeva»; «l'ex locomotiva d'Europa non solo non traina, ma frena l'intero convoglio del Continente»; «locomotiva tedesca ancora in frenata») o rallenta («rallenta la corsa della locomotiva tedesca»; «un rallentamento della locomotiva tedesca pesa sull'Europa»; «locomotiva tedesca in rallentamento»), oppure non tira («LA LOCOMOTIVA TEDESCA NON TIRA PIÙ»; «come sarà un'Europa in cui la locomotiva tedesca tira un po' meno»). Non manca poi il lessico specifico, per quanto di uso comune, per i guasti meccanici, come *in panne* («con la locomotiva tedesca in panne»), *inceppato* («GERMANIA, LA LOCOMOTIVA D'EUROPA SI È INCEPPATA»; «la locomotiva d'Europa, […], s'è inceppata») o *ingolfato* («la locomotiva ingolfata»).

Inoltre, non mancano casi in cui questa narrazione figurata viene ulteriormente arricchita, descrivendo non solo l'andamento della locomotiva, ma anche quello dei suoi metaforici vagoni (4), o ponendo l'accento sui binari su cui viaggia il treno economico (5).

(4) È vero che la Germania è la locomotiva tedesca, ma senza qualcuno che li traina i vagoni non sono in grado di viaggiare (LocoIJ – «La Verità», 13 maggio 2022).
(5) La Germania è il primo nostro partner commerciale e, se si ferma «la locomotiva d'Europa», noi finiamo direttamente su un binario morto (LocoIJ – «Panorama», 27 aprile 2022).

Spesso poi l'uso figurato del linguaggio della ferrovia è accostato a descrizioni più tecniche e puntuali, rispetto alle quali si presenta come una sintesi più colloquiale e narrativa, come si vede in (6) e (7).

(6) La stessa Germania, locomotiva economica del Vecchio continente, frenava: l'indice composito di misurazione del livello di attività del settore manifatturiero era in netto calo (LocoIJ – «Il Sole 24 Ore», 6 ottobre 2021).

(7) La locomotiva tedesca è in 'panne': se il marco ribassa si rafforzerà il dollaro con la conseguenza per noi di avere importazioni più care ed esportazioni più difficili (LocoRep, 1996).

Questa prominenza dell'uso metonimico di *locomotiva* riferito alla Germania in contesti negativi può anche essere interpretato come una strategia enfatizzante per portare all'attenzione dei lettori quanto, in momenti di crisi economica, sia cambiata la situazione della Germania, la quale dunque da locomotiva d'Europa passa a una posizione secondaria nell'economia europea. L'enfasi sulla differenza tra passato e presente è evidente nell'uso del suffisso *ex-* apposto a *locomotiva*, che compare in sette occasioni («Male la ex locomotiva d'Europa Germania»; «il -0,3% della Germania, la ormai ex 'locomotiva d'Europa'»). In altri casi, invece, il confronto tra passato e presente è reso particolarmente esplicito da contrapposizioni come *locomotiva/vagoni* (8), *locomotiva ad alta velocità/littorina* (9) o quella tra *locomotiva/malato* (10). In tal senso, l'esempio (10) riprende l'appellativo 'grande malato (d'Europa)'[40] che, se si va a fare una veloce ricerca (assolutamente di taglio qualitativo e non quantitativo) sul suo uso negli scorsi decenni, si nota come indicasse diversi Stati europei in recessione economica, tra cui la Germania[41], l'Italia[42] e la Grecia[43].

(8) La Germania locomotiva d'Europa è il vagone di coda se si guarda al tasso di crescita dei vari Paesi a cominciare da quelli del sud come la Spagna e l'Italia (LocoIJ – «Il Foglio», 13 agosto 2022).
(9) La locomotiva ad alta velocità tedesca, senza le fonti energetiche russe, rischia di ridursi a una littorina (LocoIJ – «La Stampa», 25 maggio 2022).
(10) Da locomotiva d'Europa ora la Germania rischia di diventare uno dei malati più gravi della UE (LocoIJ – «Libero», 17 agosto 2022).

40 Questo uso rientra pienamente nella ricca tradizione di metafore mediche usate nel giornalismo, specialmente in ambito economico-finanziario. Per approfondire, si veda almeno Ventura, *Tra «bazooka», «paracadute» e «ristori»*, cit., p. 250-252.

41 The Economist, *The Sick Man of the Euro*, in «The Economist» (3 giugno 1999), <https://www.economist.com/special/1999/06/03 /the-sick-man-of-the-euro> (ultimo accesso: 3 settembre 2024).

42 The Economist, *The Real Sick Man of Europe*, in «The Economist» (19 maggio 2005), <https://www.economist.com/leaders/2005/05 /19/the-real-sick-man-of-europe> (ultimo accesso: 3 settembre 2024).

43 Gianluca Mercuri, *Grecia, dal default alla crescita record: il ritorno della grande malata d'Europa*, in «Corriere della Sera» (17 maggio 2023), <https://www.corriere.it/economia/finanza/23_maggio_17/grecia-default-crescita-record-ritorno-grande-malata-d-europa-a0cd018a-f481-11ed-b7d9-7d259dd28bda.shtml> (ultimo accesso: 3 settembre 2024).

Sebbene gli esempi da LocoIJ siano più numerosi, è comunque interessante notare che questi usi enfatici della metonimia si trovano non solo negli articoli del 2021-2023, ma anche in quelli del 1995-1996.

3.2 *Il ruolo dei paragoni*

Locomotiva come metonimia tende a essere usato più spesso nel contesto di un paragone quando ha la Germania come referente, rispetto alla media del corpus. Infatti, in LocoMIN la percentuale di articoli in cui è stato riconosciuto un paragone è il 24% (451 articoli totali). Se però si va ad analizzare quando *locomotiva* ha come referente la Germania, si può notare che su 172 articoli totali quelli con paragone sono 57, ossia il 33%, mentre dei 79 articoli il cui target sono gli USA, quelli con paragone sono 15, ovvero il 19%.

Come si può vedere dalla tabella 2, la Germania è definita *locomotiva* soprattutto in contesti senza paragoni; tuttavia, negli articoli che hanno la Germania come target e in cui è presente un paragone, tale comparazione per lo più (ossia in 40 casi su 57, il 70%) riguarda la Germania e l'Italia. Questa prevalenza è piuttosto ovvia, visto che, prevedibilmente, la stampa nostrana è interessata all'economia tedesca soprattutto in relazione a quella italiana, a causa dell'interdipendenza tra i due mercati. Questa metonimia non sembra invece essere molto usata quando la Germania viene comparata ad altri Stati, poiché tutti i paragoni diversi da Italia-Germania sono minoritari: per esempio, i paragoni Germania-USA sono i secondi più frequenti del corpus, ma compaiono comunque in sole cinque istanze, tutte proprie di LocoRep95-96.

Paragone	*LocoIJ*	*LocoLS*	*LocoRep*	*Totale*
No	63	23	30	116
Germania-UE/Europa	1	2	1	4
Germania-USA	0	0	5	5
Italia-Altri	3	0	0	3
Italia-Germania	29	4	7	40
Italia-Germania-Francia	0	1	0	1
Italia-Germania-USA	0	0	2	2
Europa-USA-Giappone	0	0	1	1

Tab. 2: Distribuzione dei paragoni nei tre sottocorpora.

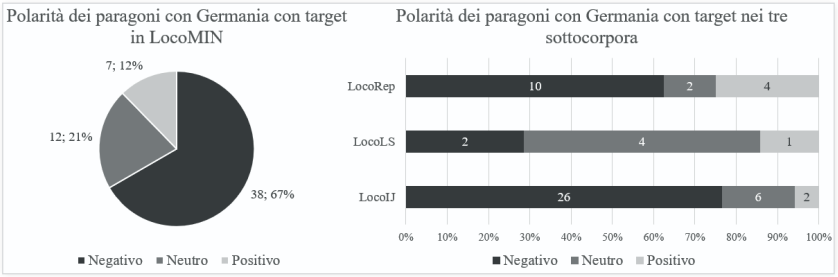


Fig. 2. Polarità degli articoli con paragoni aventi come referente la Germania. A sinistra, rispetto alla totalità di LocoMIN; a destra, nei tre sottocorpora.

Inoltre, la Germania è detta *locomotiva* per lo più in contesti negativi (67%), mentre i contesti neutri (21%) e positivi (12%) sono in minoranza, come si vede dalla figura 2 a sinistra. Seguendo le tendenze già viste per la polarità generale delle metonimie sulla Germania (cfr. figura 1), anche in relazione ai paragoni «la Repubblica» nel 1985-1986 e nel 1995-1996 tende a definire lo Stato tedesco *locomotiva* soprattutto in contesti negativi, mentre «La Stampa» nel 1985-1986 e nel 1995-1996 tende a utilizzare questa figura retorica di meno e per lo più in contesti neutri (cfr. figura 2 a destra). LocoIJ continua a caratterizzarsi per una netta maggioranza degli articoli negativi (cfr. figura 2 a destra), ma è interessante notare che dei 26 articoli negativi relativi alla Germania in cui c'è un paragone, ben 23 presentano un paragone tra Italia e Germania mentre, per esempio, dei 10 articoli negativi con paragone di LocoRep solo 3 confrontano Italia e Germania (cfr. tabella 3).

Paragone Italia-Germania	*LocoIJ*	*LocoLS*	*LocoRep*	*Totale*
Negativo	23	1	3	27
Neutro	5	2	0	7
Positivo	1	1	4	6

Tab. 3. Distribuzione della polarità dei paragoni tra Italia e Germania in LocoMIN.

Questa prevalenza importante del paragone Italia-Germania tra gli articoli con polarità negativa di LocoIJ è probabilmente dovuta al fatto che, se durante la crisi economica tedesca del 1995-1996 l'Italia non navigava in acque molto migliori (11), nel 2021-2023 il nostro Paese aveva visto una crescita del PIL superiore a quella tedesca. Di conseguenza, questa metonimia acquisisce ancora più enfasi negli ar-

ticoli negativi con paragone con l'Italia di LocoIJ, perché si sottolinea proprio il contrasto tra una Germania che volava altissima e che ora cade rovinosamente a terra, e un'Italia che da fanalino di coda dell'UE ne diventa una delle economie più in crescita, come si vede in (12).

(11) Né si capisce come il presidente della Confindustria Fossa possa sperare nell'effetto di trascinamento della locomotiva tedesca, quando quella locomotiva ha qualche problema non tanto dissimile dai nostri (LocoRep, 1996).
(12) In particolare ad andare avanti a passo deciso è l'Italia, mentre la 'locomotiva d'Europa', la Germania, è ferma al palo (LocoIJ – «Libero», 18 agosto 2022).

Tuttavia, bisogna riconoscere[44] che molti fra questi articoli confrontano la situazione economica di Italia e Germania sottolineando come la frenata della locomotiva tedesca non sia una buona notizia per il nostro Paese, poiché una recessione della Germania avrà sicuramente delle ricadute negative sull'economia italiana. Quindi, anche se spesso si continua a sottolineare il successo economico italiano (13), molti giornalisti accostano al rallentamento della locomotiva tedesca considerazioni negative circa gli effetti sull'economia italiana (15), anche espressi con una certa enfasi: in (14) per esempio il giornalista lancia un'esortazione collettiva rafforzata dall'uso del verbo *potere* con modalità deontica; in (13), invece, il giornalista ammonisce i lettori con l'espressione colloquiale «c'è poco da gioire».

(13) […] l'economia tedesca è in recessione. Quella che una volta era la locomotiva d'Europa non è più tale: l'Italia cresce comunque a un ritmo dell'1 per cento, numeri di questi tempi formidabili. Ma c'è poco da gioire, perché l'interdipendenza fra le due economie è enorme, e presto o tardi le conseguenze di quella recessione si faranno sentire […] (LocoIJ – «Il Secolo XIX», 27 maggio 2023)
(14) […] se i tedeschi, che guidano la locomotiva d'Europa, si predispongono all'austerity, noi non possiamo fare finta di niente […] (LocoIJ – «La Verità», 23 agosto 2022)
(15) Il primo dato è quello della Germania in stallo dove il PIL di marzo-giugno è allo 0%. È un avvertimento alla manifattura e ai servizi italiani, dipendenti dalla «locomotiva d'Europa». Se si fermano loro, si fermano gli altri (LocoIJ – «il manifesto», 30 luglio 2022).

44 Come si legge in Michela Cilenti – Elisa D'Annibale, *Osservazioni generali. Economia: MES, Patto di stabilità, recessione (stampa italiana)*, in «Osservatorio SICIT. Osservatorio sullo Stato dell'Informazione della Comunicazione Italo-Tedesca», 8 (2023), pp. 51-56.

Anche i paragoni tra Germania e Stati Uniti tendono ad avere per lo più polarità negativa (4 casi negativi su 5 totali), come si vede in (16), e tendono a comparare l'alta disoccupazione tedesca di metà anni Novanta con, al contrario, la creazione di molti nuovi posti di lavoro negli USA (17).

(16) Né la ormai stanca locomotiva tedesca, né le altre nazioni guida del vecchio continente sembrano in grado di emulare il grande exploit dell'economia americana […] (LocoRep, 1996).
(17) Venerdì scorso, la sorpresa: le statistiche di febbraio rivelano che in un solo mese [negli USA] sono nati 700.000 posti di lavoro. […] In Germania la situazione è all'opposto. I senza lavoro sono 4,3 milioni e l'indice di disoccupazione raggiunge l'11,1%: il record storico dal 1945. L'ex locomotiva tedesca è in recessione (LocoRep, 1996).

3.3 *La Germania sorvegliato speciale?*

Nei precedenti paragrafi si è visto che il giornalismo italiano tende a fare largo uso di *locomotiva* come metonimia per enfatizzare la gravità delle crisi economiche tedesche, sia nel 1995-1996, sia soprattutto nel 2021-2023. La domanda che quindi sorge spontanea è: ci sono altre potenze economiche che subiscono lo stesso trattamento quando sono in recessione, oppure la Germania è un target tristemente privilegiato?

Per rispondere a questa domanda si possono prendere le annate 1985-1986 di LocoRep e LocoLS, poiché in quegli anni la Germania (o almeno, la Repubblica Federale Tedesca), navigava in buone acque, ma non si poteva dire altrettanto per gli Stati Uniti, la cui crescita del PIL era bruscamente diminuita. Esaminando gli articoli di LocoRep e LocoLS (tabella 4), infatti, si nota immediatamente che nel biennio di crisi economica gli Stati Uniti sono stati definiti *locomotiva* molto spesso e soprattutto in contesti negativi (figura 3, a destra). Anche in questo caso, «la Repubblica» è il quotidiano che più spesso usa questa metonimia per descrivere uno Stato in crisi, con 27 articoli negativi rispetto agli 8 della «Stampa» negli anni 1985-1986. Entrambi i quotidiani, invece, tendono a usare *locomotiva* per riferirsi agli USA molto di meno e in contesti per lo più non negativi quando gli Stati Uniti non sono in crisi economica, ossia nel 1995-1996 (tabella 4 e fig. 3 a destra).

	Negativi	*Neutri*	*Positivi*	*Totale*
LocoLS85-86	8	9	5	22
LocoLS95-96	1	1	2	4
LocoRep85-86	27	6	5	38
LocoRep95-96	1	5	3	9
Totale	**37**	**21**	**15**	**73**

Tab. 4. Distribuzione degli articoli sugli USA in LocoLS e LocoRep.

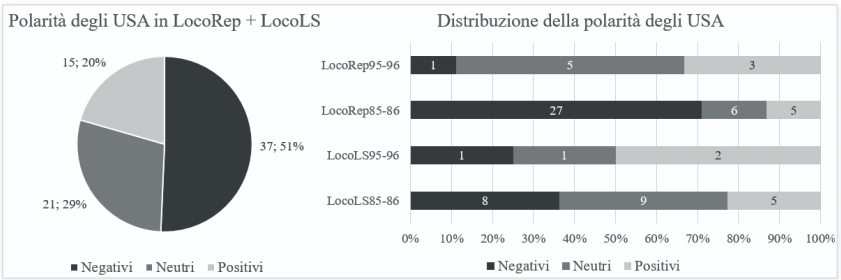


Fig. 3. A sinistra, polarità degli articoli aventi gli USA come target; a destra, distribuzione della polarità degli USA in LocoRep e LocoLS.

Prendendo in considerazione LocoRep e LocoLS, guardando la polarità degli articoli in cui *locomotiva* è riferito alla Germania (figura 4, a sinistra) e quelli in cui è riferita agli USA (figura 3, a sinistra), si può notare che la distribuzione della polarità degli articoli è molto simile: la Germania ha un 42% di articoli negativi contro un 51% degli USA, 33% di articoli neutri contro un 29% e un 25% di articoli positivi contro un 20%. In sostanza, «la Repubblica» e «La Stampa» hanno parlato delle crisi economiche di Germania e Stati Uniti con toni piuttosto simili, usando la locomotiva come metonimia soprattutto in contesti negativi. Quindi, anche gli USA sono descritti tramite il lessico della ferrovia come una locomotiva che non tira («'locomotiva' americana che non tira più come prima»), perde colpi («la 'locomotiva' americana che perde colpi»; «mentre la locomotiva americana perde colpi»), frena («la locomotiva americana ha bruscamente frenato»; «LA LOCOMOTIVA USA PREME SUL FRENO») e, soprattutto, rallenta («la 'locomotiva' USA rallenta»; «il rallentamento della locomotiva USA»; «sta rallentando la 'locomotiva' degli Stati Uniti»).

Tuttavia, osservando più da vicino, si può notare che in realtà ci sono delle differenze su come i giornali parlano della crisi delle due locomotive. Per esempio, nel caso degli USA si usano molto di rado metafore ferroviarie che descrivono guasti: la locomotiva americana può essere stanca, affaticata o rallentata ma, a differenza di quella tedesca (come si era visto in 3.1), non mai è dipinta come «inceppata», «ingolfata» o «in 'panne'». Inoltre, spesso ci si augura che altri Stati con economie forti aiutino gli Stati Uniti a trainare l'economia mondiale, come si vede in (18), mentre in tutto LOCOMIN questa metonimia non è usata in contesti in cui ci si augura che la Germania riceva aiuto. Ciò è probabilmente dovuto al fatto che la crisi economica statunitense e le due crisi tedesche sono di natura diversa, ma non è da escludere che ci sia l'influenza, soprattutto per i testi del 2021-2023, della percezione di una Germania che «corre da sola ai ripari»[45], che è concentrata sul fare i propri interessi senza badare agli altri Stati dell'UE, sostanzialmente in un «assolo tedesco»[46].

(18) Il presidente della Federal Reserve [...] ha lanciato un nuovo SOS a Bonn e Tokyo, perché diano una mano all'affaticata locomotiva americana (LOCOREP, 1986).

Infine, l'uso metonimico di *locomotiva* non sembra sottolineare quanto gli USA siano in difficoltà economica rispetto al passato: non si parla mai di «ex locomotiva americana», né si creano i parallelismi che erano invece tipici degli articoli sulla Germania. Quindi, in generale, sembra che questa metonimia sia attribuita agli Stati Uniti in contesti in cui la polarità negativa risulta stemperata e attenuata, rispetto a quelli in cui è riferita alla Germania.

45 Michela Cilenti – Elisa D'Annibale, *Osservazioni generali. Economia (stampa italiana)*, in «Osservatorio SICIT. Osservatorio sullo Stato dell'Informazione della Comunicazione Italo-Tedesca», 6 (2022), pp. 27-39: 29-30.

46 Originale di Claudio Paudice, *L'assolo tedesco sul gas irrita l'Italia di Draghi e Meloni*, in «HuffPost», (29 settembre 2022), <https://www.huffingtonpost.it/economia/2022/09/29/news/germania_bollette_gas_200_miliardi_piano_draghi-10317749> (ultimo accesso: 3 settembre 2024), citato in Cilenti – D'Annibale, *Osservazioni generali. Economia (stampa italiana)*, cit., p. 29.

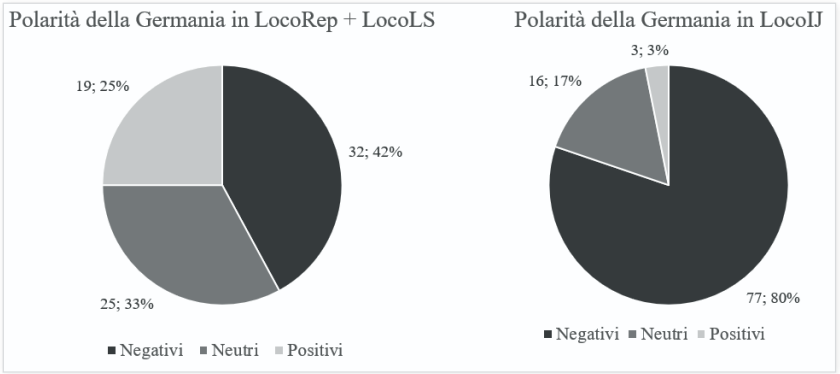


Fig. 4. Polarità degli articoli aventi come target la Germania. A sinistra, in LocoRep e LocoLS; a destra, in LocoIJ

Inoltre, se la percentuale di articoli negativi riferiti alla locomotiva Germania in LocoLS e LocoRep è molto simile a quella degli articoli negativi sulla locomotiva USA, ben diverso è il discorso sulla percentuale di articoli negativi riferiti alla Germania in LocoIJ. Rispetto agli anni Ottanta e Novanta, nel 2021-2023 la percentuale di articoli negativi sulla locomotiva tedesca è salita notevolmente, arrivando all'80% e relegando gli articoli positivi addirittura al 3% (figura 4, a destra); l'aumento dal 1995-1996 al 2021-2023 del numero degli articoli sulla locomotiva tedesca con polarità negativa è statisticamente significativo, con un valore $p<0.05$. Quindi, durante l'ultima crisi economica il giornalismo italiano ha effettivamente cambiato il modo di raccontare la crisi economica della *locomotiva tedesca*, enfatizzandone le difficoltà.

4. Discussione

L'analisi del LocoMIN Corpus mostra come il termine *locomotiva* usato come metonimia sia ampiamente attestato nel giornalismo italiano[47] degli ultimi trent'anni e, sebbene i suoi possibili referenti possano

47 Si tenga ovviamente conto che nei bienni 1985-1986 e 1995-1996 si sono potuti prendere in esame solo gli articoli di «la Repubblica» e «La Stampa», quindi ci sono limiti a quanto i dati di LocoLS e LocoRep siano effettivamente rappresentativi. Tuttavia, si tenga anche conto del fatto che LocoIJ è formato da articoli di 36 giornali italiani, come spiegato in § 2, quindi è un sottocorpus maggiormente rappresentativo delle effettive tendenze del giornalismo italiano contemporaneo, almeno nel modo in cui racconta la Germania.

essere molto vari, si nota come la Germania sia un target privilegiato per questa figura retorica, specialmente in articoli di economia.

Rispondendo alla RQ1, in generale la Germania è definita *locomotiva* per lo più in contesti negativi, ossia in cui il giornalista esprime un giudizio negativo o in cui lo Stato tedesco viene presentato in una situazione di difficoltà economica. Pertanto, questa metonimia è riferita alla Germania non quando quest'ultima vive un periodo di benessere economico, bensì quando è in crisi: infatti, come si evince dall'analisi dei tre sottocorpora, l'uso metonimico di *locomotiva* fa riferimento alla Germania più spesso durante le crisi economiche del 1995-1996 e del 2021-2023, rispetto al 1985-1986, biennio invece positivo per l'economia tedesca. Addirittura, *locomotiva* tende a essere usato piuttosto di rado in contesti positivi per riferirsi alla Germania persino quando quest'ultima ha un'economia in crescita, ossia quando de facto assolve al suo ruolo di locomotiva d'Europa.

Sul fronte della RQ2, i contesti di polarità negativa in cui la Germania viene definita *locomotiva* sono generalmente densi di riferimenti metaforici che sviluppano la metonimia attraverso l'uso del linguaggio della ferrovia, creando una narrazione figurata in cui l'economia tedesca non solo frena o rallenta, ma peggiora fino a incepparsi o ingolfarsi. In tal senso, la narrazione delle crisi economiche tedesche è spesso resa molto enfatica dalla contrapposizione tra il passato status di *locomotiva d'Europa* della Germania e la sua nuova condizione di *grande malato*, delineando quindi la storia di un gigante caduto.

Si vede, inoltre, come la locomotiva Germania tenda a essere raccontata in contesti di paragone con altri Paesi più spesso di quanto si faccia con gli Stati Uniti o l'Italia, gli altri Stati più spesso referenti dell'uso metonimico di *locomotiva*. In particolare, la Germania è frequentemente paragonata all'Italia, come è prevedibile dato l'interesse dei giornali e del loro pubblico per il nostro Paese; ma ciò che sorprende è che la locomotiva Germania è paragonata all'Italia soprattutto in contesti negativi, ossia in cui l'economia tedesca arranca in contrasto con un'economia italiana fiorente. Ciò è vero soprattutto per gli articoli del sottocorpus LocoIJ, in cui però l'entusiasmo per il vedere l'Italia superare (per una volta) la Germania viene presto ridimensionato dalla preoccupazione per le ricadute che la crisi tedesca potrà avere sulla nostra economia.

Per rispondere infine alla RQ3, analizzando la narrazione della crisi economica statunitense del 1985-1986 si è potuto capire che anche gli Stati Uniti sono stati definiti *locomotiva* soprattutto quando la loro economia è in crisi: infatti, la percentuale di articoli negativi sulla locomotiva USA nel 1985-1986 (51%) è simile a quella degli articoli negativi sulla locomotiva Germania nel 1995-1996 (42%). Tuttavia, si

possono anche notare alcune differenze significative sulla narrazione delle crisi economiche dei due Stati:

a. la narrazione metaforica della crisi tedesca racconta di una locomotiva Germania che si inceppa, si ingolfa o è in panne, mentre per la locomotiva statunitense si usa una narrazione meno catastrofica (es: *rallenta*, *frena*);
b. l'uso figurato di *locomotiva* non si accompagna a esternazioni di speranza per un aiuto economico internazionale verso la Germania, laddove simili auguri di aiuto vengono invece usati nella narrazione della 'frenata della locomotiva USA';
c. in LocoIJ la percentuale di articoli negativi sulla crisi economica della locomotiva tedesca è ampiamente superiore (80%) rispetto agli articoli negativi sulla crisi della locomotiva statunitense (51%). L'aumento dal 1995-1996 al 2021-2023 è statisticamente significativo ($p<0.05$).

Tirando le fila del discorso, risulta chiaro come la narrazione dell'ultima crisi economica tedesca sia notevolmente più negativa rispetto a quella del 1995-1996 e a quella degli Stati Uniti nel 1985-1986. È difficile individuare una singola causa per questa tendenza, tuttavia si possono fare diverse ipotesi non mutualmente esclusive.

Innanzitutto, bisogna tenere in considerazione le differenze oggettive fra queste tre crisi: si può supporre che il post-pandemia di COVID-19 e la guerra tra Russia e Ucraina abbiano lasciato la Germania in una situazione notevolmente più critica rispetto agli Stati Uniti quattro decenni prima. Conseguentemente, si può ipotizzare che la narrazione particolarmente enfatica dell'ultima crisi economica tedesca sia data sia dalla sua durata, sia dal fatto che sia stata provocata da diverse cause che si sono susseguite nel corso del tempo, tutte legate a grandi crisi internazionali del momento: alla recessione a seguito della pandemia che ha portato il PIL tedesco a zero nell'estate del 2022 è seguita la crisi energetica del 2023, dovuta all'invasione dell'Ucraina da parte della Russia e le conseguenti tensioni tra Russia e UE. Se si uniscono queste cause alla sorprendente ripresa economica italiana del 2022 e alle preoccupazioni per le conseguenze della crisi tedesca sui mercati italiani nel 2023, l'enfasi sulla caduta del gigante tedesco, spesso in contrapposizione alla crescita italiana, è assolutamente comprensibile.

In secondo luogo, si può ipotizzare che l'aumento significativo di articoli negativi sulla Germania in cui l'uso metonimico di *locomotiva* ha una funzione enfatica sia dovuto anche a una diffusa predilezione

da parte della stampa italiana per le notizie politiche con un generale tono negativo e tendenzialmente polarizzato[48]. Infatti, per quanto gli articoli aventi come target la Germania siano generalmente di macro-tematica economica, spesso adottano una narrazione in cui prevale un «negative, conflict-oriented and opinionated reporting style»[49], caratteristiche che Esser e Umbricht riconoscevano anche nella stampa politica italiana.

Tuttavia, infine, si può ipotizzare che l'impennata di articoli negativi sulla 'locomotiva tedesca' sia dovuta anche all'evoluzione del giornalismo, che dal cartaceo si sposta sempre di più verso la diffusione online, in cui ha sempre più importanza la velocità nella pubblicazione delle notizie. Questa frenesia di pubblicare le notizie in tempo reale e prima delle altre testate porta non solo all'ormai nota riduzione dell'accuratezza e dell'affidabilità delle notizie, ma anche a una sempre minore diversità degli articoli in termini di forma e contenuti. Infatti, come sottolineato già diversi anni fa da uno studio di Boczkowski[50], con l'accostamento della pubblicazione online a quella cartacea e il progressivo aumento della velocità di pubblicazione richiesta dai giornalisti per mantenere la testata competitiva sul mercato, si registra un significativo aumento della somiglianza fra gli articoli pubblicati da diverse testate, su più livelli: non solo giornali diversi tendono a pubblicare le medesime notizie, ma tendono anche a presentarle in modo simile. Questa somiglianza diffusa nel taglio e nella stesura delle notizie può essere attribuita alla velocità di pubblicazione, la quale «makes it more difficult for journalists to engage in the substantive process of critique that is fundamental to the craft and that such critique requires time, and indeed slowness»[51]. Vi è quindi la possibilità che nel 2021-2023 l'ampio uso metonimico di *locomotiva* per riferirsi alla Germania in contesti negativi sia dovuto anche a questa generale omologazione dello stile editoriale e, più nello specifico, di un'immagine stereotipata che viene ripresentata per inerzia[52]. Per esempio, in LocoIJ si trovano casi in cui notizie

48 Frank Esser – Andrea Umbricht, *Competing Models of Journalism? Political Affairs Coverage in US, British, German, Swiss, French and Italian newspapers*, in «Journalism: Theory, Practice & Criticism», 8 (2013), pp. 989-1007.

49 *Ivi*, p. 1003.

50 Pablo J. Boczkowski, *News at Work. Imitation in an Age of Information Abundance*, The University of Chicago Press, Chicago-London 2010.

51 Geoffrey Craig, *Reclaiming Slowness in Journalism. Critique, Complexity and Difference*, in «Journalism Practice», 4 (2015), pp. 461-475: 473.

52 Tuttavia, si tenga conto che in Boczkowski, *News at Work*, cit., si riportano esempi dalla stampa statunitense e da quella brasiliana; quindi non è certo che anche la stampa italiana stia subendo una progressiva omologazione di stile.

pubblicate nel medesimo giorno da due testate diverse[53] sono molto simili, come si può vedere dalle sezioni che si ripetono identiche in entrambi gli articoli, sottolineate in (19) e (20):

(19) La Germania, da sempre considerata la locomotiva d'Europa, chiude il 2022 con il PIL in rialzo dell'1,9% rispetto all'anno precedente, ma l'economia tedesca è in stagnazione nel quarto trimestre dell'anno, con una crescita zero (LocoIJ – «Alto Adige», 14 gennaio 2023).

(20) A certificare la situazione di difficoltà c'è la Germania: la locomotiva d'Europa ha chiuso il 2022 con il PIL in rialzo dell'1,9%, ma l'economia è entrata in stagnazione nel quarto trimestre dell'anno (LocoIJ – «Il Secolo XIX», 14 gennaio 2023).

Nell'interpretazione dei dati è infine necessario tener conto anche dei limiti di questo studio. Innanzitutto, LocoIJ raccoglie articoli di molti giornali italiani a tiratura nazionale o regionale, laddove LocoRep e LocoLS raccolgono gli articoli di due soli quotidiani. Per quanto sia complesso recuperare articoli digitalizzati di altri giornali italiani degli anni Novanta e Ottanta e per quanto LocoRep e LocoLS comprendano molti articoli scritti da giornalisti diversi, questa differenza di fonti sollecita a paragonare i tre sottocorpora con la dovuta prudenza. C'è infatti l'oggettiva possibilità che, ampliando il corpus grazie all'aggiunta di nuove testate giornalistiche, emergano tendenze diverse.

Conclusioni e lavori futuri

Utilizzando i dati empirici raccolti attraverso l'annotazione del LocoMIN Corpus, si è potuto analizzare come il giornalismo italiano racconta la crisi economica tedesca del 2021-2023, in confronto con la narrazione della crisi economica della Germania nel 1995-1996 e della crisi economica statunitense del 1985-1986. Incrociando i dati delle diverse categorie di annotazione (polarità, target, paragone e macro-tematica), è stato possibile notare come l'uso del linguaggio della ferrovia, e in particolare l'uso metonimico di *locomotiva* avente come target la Germania, sia legato soprattutto alla sfera economica

53 Si sottolinea anche che «Alto Adige» e «Il Secolo XIX» appartengono anche a due gruppi editoriali diversi (rispettivamente, Gruppo Editoriale Athesia e GEDI Gruppo Editoriale) e i due articoli da cui sono estratti gli esempi (19) e (20) sono stati firmati da due giornalisti diversi: Barbara Marchegiani per «Alto Adige» e Giuliano Balestrieri per «Il Secolo XIX».

e tenda ad essere usato per lo più in contesti negativi, soprattutto quando, ironicamente, non sta trainando l'economia europea, bensì quando vive una crisi economica. Inoltre, risulta evidente che, sebbene narrazioni enfatiche di locomotive economiche in panne siano comuni anche quando a essere in crisi sono gli Stati Uniti, la percentuale di articoli negativi sulla locomotiva tedesca in crisi è aumentata in modo significativo negli ultimi anni, durante la crisi del 2021-2023.

Ci sono diverse ipotesi non mutualmente esclusive che possono spiegare questa tendenza. Può darsi che l'ultima e complessa crisi economica del 2021-2023 abbia dato alla stampa italiana molto materiale negativo su cui scrivere. Ma non è da escludere che questo focus su una narrazione negativa sia dovuto alla generale tendenza della stampa italiana a creare una narrazione polarizzata. Infine, si può anche ipotizzare che questa tendenza sia una conseguenza della sempre maggiore somiglianza delle notizie nella stampa, dovuta all'alta velocità di pubblicazione delle notizie.

Tenendo anche conto dei limiti di LocoMIN, sarebbe interessante ampliare il corpus includendo gli articoli di nuovi quotidiani degli anni 1985-1986 e 1995-1996, così da poter avere una maggiore rappresentatività del panorama giornalistico italiano dell'epoca. Inoltre, per assicurarsi che la Germania sia davvero oggetto di una narrazione più severa delle sue crisi economiche rispetto ad altri Paesi, sarebbe bene ampliare ulteriormente il corpus per indagare come la stampa italiana abbia trattato altre crisi economiche, come la recente crisi del Regno Unito o la grande crisi finanziaria del 2008-2009. Infine, si vorrebbe approfondire come il linguaggio della ferrovia sia utilizzato in generale dalla nostra stampa per raccontare le vicende di un gran numero di target, che vanno dai politici agli atleti, dalle aziende ai prodotti vinicoli, o dalle regioni italiane a grandi città come Milano e Roma.