Document generated on 08/07/2025 5:06 a.m.

Circula
Revue d'idéologies linguistiques

Sui binari variabili del lessico ferroviario italiano dell'Otto e Novecento

Ludovica Maconi

Number 17-18, Spring–Fall 2023

La percezione del nuovo nella lingua tra scienza e divulgazione

URI: https://id.erudit.org/iderudit/1112870ar
DOI: https://doi.org/10.17118/11143/21776

See table of contents

Publisher(s)

Les Éditions de l'Université de Sherbrooke (ÉDUS)

ISSN

2369-6761 (digital)

Explore this journal

Cite this article

Maconi, L. (2023). Sui binari variabili del lessico ferroviario italiano dell'Otto e Novecento. *Circula*, (17-18), 53–69. https://doi.org/10.17118/11143/21776

Article abstract

The article is about the railway words in the Italian dictionaries of the XIX and early XX centuries. Few words of this technical language were in the list of headwords of the Italian general dictionaries, even if new words of modern means of transport were spreading in daily life and through newspapers. Lexicographers tried to regulate them and to give rules, not always successfully. Sources of this research on railway words (some of which have now become "disappeared words") are dictionaries of neologisms and general dictionaries. Among the words examined in the article, we mention: *ferrovia, deragliare, locomotiva, mastodonte, rotaia, traforo, tunnel, viadotto, cremagliera, espresso, direttissimo, rapido, nave-traghetto, ferry-boat, vagone-letto, sleeping car, ferroviere, casellante, vettura, vagone, carrozza, treno blindato*.

© Ludovica Maconi, 2023

This document is protected by copyright law. Use of the services of Érudit (including reproduction) is subject to its terms and conditions, which can be viewed online.

https://apropos.erudit.org/en/users/policy-on-use/

This article is disseminated and preserved by Érudit.

Érudit is a non-profit inter-university consortium of the Université de Montréal, Université Laval, and the Université du Québec à Montréal. Its mission is to promote and disseminate research.

https://www.erudit.org/en/

Titre: Sui binari variabili del lessico ferroviario italiano dell'Otto e Novecento

Auteur: Ludovica Maconi (Università del Piemonte Orientale)

Revue: *Circula*, numéros 17-18 : *La percezione del nuovo nella lingua tra scienza e divulgazione*

Éditeur: Les Éditions de l'Université de Sherbrooke

Année: 2023

Pages: 53-69

ISSN: 2369-6761

URI: http://hdl.handle.net/11143/21776

DOI: https://doi.org/10.17118/11143/21776

Sui binari variabili del lessico ferroviario italiano dell'Otto e Novecento

Ludovica Maconi, Università del Piemonte Orientale
ludovica.maconi@uniupo.it

Riassunto: In questo articolo si esamina l'ingresso del lessico ferroviario nei vocabolari italiani dell'Ottocento e di inizio Novecento, osservando il lento accoglimento di parole che si stavano allora diffondendo nell'uso e nella vita quotidiana di persone comuni, anche attraverso le pagine dei giornali, a dispetto delle indicazioni e di alcuni tentativi di respingimento operati da lessicografi. Per tracciare questa storia di termini concorrenti, alcuni dei quali sono oggi diventati "parole scomparse", vengono consultati principalmente dizionari di neologismi e dizionari dell'uso. Tra le parole di ambito ferroviario qui prese in esame abbiamo *ferrovia, deragliare, locomotiva, mastodonte, rotaia, traforo, tunnel, viadotto, cremagliera, espresso, direttissimo, rapido, nave-traghetto, ferry-boat, vagone-letto, sleeping car, ferroviere, casellante, vettura, vagone, carrozza, treno blindato*.

Parole chiave: neologismi, ferrovia, lessico tecnico, dizionari italiani postunitari

Abstract: The article is about the railway words in the Italian dictionaries of the XIX and early XX centuries. Few words of this technical language were in the list of headwords of the Italian general dictionaries, even if new words of modern means of transport were spreading in daily life and through newspapers. Lexicographers tried to regulate them and to give rules, not always successfully. Sources of this research on railway words (some of which have now become "disappeared words") are dictionaries of neologisms and general dictionaries. Among the words examined in the article, we mention: *ferrovia, deragliare, locomotiva, mastodonte, rotaia, traforo, tunnel, viadotto, cremagliera, espresso, direttissimo, rapido, nave-traghetto, ferry-boat, vagone-letto, sleeping car, ferroviere, casellante, vettura, vagone, carrozza, treno blindato*.

Key words: neologisms, railway, specialised language, Italian lexicography

In questo contributo intendo studiare l'ingresso del lessico ferroviario nei vocabolari italiani dell'Ottocento e di inizio Novecento, osservando il lento accoglimento di parole che si stavano allora diffondendo nell'uso e nella vita quotidiana di persone comuni, giornalisti, tecnici e addetti delle ferrovie, a dispetto delle indicazioni e di alcuni tentativi di respingimento da parte dei lessicografi.

Come noto, la prima ferrovia venne inaugurata in Italia nel 1839, a Napoli, ma fu presto lo Stato Sabaudo il protagonista promotore del nuovo mezzo di trasporto nella nostra Penisola[1]. Al momento dell'Unità politica, la rete ferroviaria risultava molto ben sviluppata nell'Italia settentrionale, e in particolare in Piemonte, ed era progressivamente meno presente nelle regioni centrali e meridionali[2]. La prima attestazione della parola *ferrovia* in italiano, come indicato da DELIN e GRADIT, risale al 1852 e, secondo il lessicografo ottocentesco Gerolamo Boccardo, si sarebbe irradiata dal Piemonte[3]. Nel *Dizionario della economia politica e del commercio* (vol. II, 1858, p. 241, s.v.), Boccardo definisce *ferrovia*:

> Parola di origine recente, creata in Piemonte per esprimere con un solo bene appropriato vocabolo ciò che una volta indicavasi con la perifrasi *strade di ferro*, cioè le strade a rotaie ferrate percorse ordinariamente da convogli di persone e di merci, mediante la forza locomotrice del vapore. – Nonostante le pedantesche obbiezioni onde fu fatta segno, e sebbene essa non abbia avuto la privilegiata sorte di nascere sulle rive dell'Arno, noi crediamo però questa parola d'indole perfettamente italiana, e per ogni riguardo preferibile alle circonlocuzioni che altri le vorrebbe sostituire.

Le "circonlocuzioni" a cui si riferisce Boccardo, i termini concorrenti usati e consigliati per designare il nuovo mezzo di trasporto dagli anni Trenta in poi, quindi prima che entrasse in circolazione la parola *ferrovia*, erano *strada ferrata* (e ellittico *ferrata*, sostantivo consigliato anche da Tommaseo), *via ferrata, strada di ferro* (così sempre il Manzoni), *strada a guide di ferro, strada a rotaie, strada-rotaia*

* Questo articolo è stato realizzato nell'ambito del progetto "MIT@PANZINIonline", finanziato dall'Unione Europea - NextGeneration EU e Compagnia di San Paolo.

1. Le ferrovie erano sorte in Inghilterra circa quattordici anni prima. Sulla storia delle ferrovie, cf. Golzio Migliori (1966) e Centra (2006).

2. Sullo sviluppo della rete ferroviaria in Italia, cf. Golzio Migliori (1966: 24-28, 41-44, 70): nel 1860 le ferrovie del Regno di Sardegna coprivano 850 km; quelle del Lombardo-Veneto 522 km (ossia un po' meno di due terzi della rete piemontese); quelle del Granducato di Toscana 257 km (ossia circa un terzo della rete piemontese); quelle del Regno delle Due Sicilie e dello Stato Pontificio 100 km ciascuna (ossia meno di un ottavo della rete piemontese).

3. La voce *ferrovia* è stata a lungo ritenuta calco del tedesco *Eisenbahn*, ma l'ipotesi di Peter (1968), accolta in DELIN, è che si tratti anche per l'italiano, come per altre lingue, di calco dall'inglese *railway*: dapprima con l'aggettivo (*treno*) *ferroviario* (traduzione di *railway train*) e in un secondo momento con il sostantivo *ferrovia*, ricavato dall'aggettivo. DELIN, s.v., spiega che alla diffusione del sostantivo avrebbe contribuito la voce tedesca, perfettamente equivalente alla forma italiana nella composizione dei due elementi, diffusa tra gli ingegneri e le persone a capo dell'amministrazione del Lombardo-Veneto impegnate nella costruzione della linea ferroviaria Milano-Venezia e padrone della lingua tedesca. Questa spiegazione sposterebbe implicitamente l'irradiazione della parola *ferrovia* in area lombarda, ma andranno tuttavia considerati anche gli autori e i luoghi di stampa delle fonti più antiche, prevalentemente piemontesi (o lombarde ma spesso riferite a cronache o tratte piemontesi), che documentano la parola *ferrovia*, cf. nota 6.

e il calco sul francese *cammino di ferro*[4]. Controlli in Google Libri confermano la prima attestazione di *ferrovia* al 1852, e datazioni più antiche per le locuzioni[5]. Per *ferrovia* si estraggono numerose fonti degli anni Cinquanta, provenienti massicciamente dalla stampa torinese, e questo andrebbe a conferma dell'indicazione di Boccardo sull'origine della parola[6].

Si consideri che, seppur molto ben documentata a partire da inizio anni Cinquanta, la parola *ferrovia* venne registrata a lemma in un dizionario generale italiano solo negli anni Ottanta dell'Ottocento, perché lessicografi e puristi respingevano la parola, considerandola un composto mal formato (diverso il parere del Boccardo che abbiamo letto più sopra). Assente nei vocabolari dell'uso di Giorgini et Broglio, Fanfani (1863 e 1865[7]), e Rigutini et Fanfani (1875, aggiunta però in Rigutini et Fanfani, 1893), la parola *ferrovia* è registrata, forse per la prima volta, nel dizionario dell'uso di Policarpo Petrocchi (1887)[8]. Persino il Tommaseo/Bellini, grande dizionario dell'Italia unita, attento al lessico della tecnica e delle scienze, l'aveva esclusa dal lemmario, perché il termine veniva respinto a favore della voce

4. Cf. il francese *chemin de fer* e l'elenco di varianti italiane in Messeri (1955a: 74), che riporta anche la forma poetica *ferreo calle*. Per *strada-rotaja* (1826), cf. Fanfani (2000: 33).

5. Per *ferrovia*, i riferimenti che Google scheda con datazione negli anni Trenta e Quaranta sono tutti sbagliati e risalenti in realtà agli anni Sessanta e Ottanta (noti sono gli errori di schedatura delle digitalizzazioni di Google Libri e gli errori di lettura dell'OCR). Non considero i riferimenti chiaramente impossibili schedati per errore da Google con datazione anteriore al 1825.

6. Abbiamo ad esempio (ultimo accesso agosto 2023) il libro di Luigi Boniforti *Lettere e memorie di un corrispondente aronese sulla ferrovia al lago Maggiore* (Torino 1852); testi di diritto pubblico e amministrativo: *Dizionario di diritto amministrativo* (vol. V, Torino, Favale, 1852); La *Rivista amministrativa del Regno* (Torino, Favale, 1853: ma schedata da Google 1833); *Dizionario generale geografico-statistico degli Stati Sardi* (Torino, Pomba, 1855). Messeri (1955a: 74) aggiunge che il vocabolo fu introdotto nella terminologia ufficiale dalla *Società Italiana delle Ferrovie Meridionali* (concessione con legge 21 agosto 1863) e apparve anche sul berretto degli impiegati dell'Alta Italia, cosa che certo contribuì alla stabilizzazione e diffusione della parola nella lingua d'uso: cf. Fanfani et Arlìa (1877, 1890: s.v. *ferrovia*).

7. Fanfani (1863 e 1865) non registra nemmeno la locuzione *strada di ferro* s.v. *ferro*, né l'accezione ferroviaria s.v. *ferrata*: il moderno mezzo di trasporto, seppur non più così recente, è quindi assente nel Dizionario. Non compaiono riferimenti neppure s.vv. *treno* e *rotaia*, presenti con significati più antichi non legati a mezzi di trasporto (Fanfani 1865 aggiunge s.v. *rotaia* «il solco […] che fa in terra la ruota || Traccia, guida», ma senza esplicito riferimento ai treni, e anche s.v. *guida* il riferimento non è ai binari dei treni, ma «*Guide* dicono i valigiaj o cocchièri quella spèzie di rèdine con cui si guidano i cavalli da tiro. || *Guida* è, nelle varie arti e mestieri, il nome di varj strumenti, che generalmente servono di guida, o ajutano l'opera di altri ordigni e strumenti»). Assenti nel lemmario le voci *locomotiva* e *binario* (in Fanfani, 1865 *binario* a lemma come aggettivo con significato «Che è composto di due membri» e accezioni tecniche in matematica e musica). La voce *macchina* è registrata in Fanfani (1863) con unico riferimento alla *macchina del caffè*, e non a prodotti dell'ingegneria e delle moderne tecnologie; in Fanfani (1865) è aggiunta un'accezione generica di ambito tecnologico quale «Strumento […] per cui mèzzo si può metter in opera la fòrza e il mòto con più vantaggio e agiatezza. || Ordigno, e Strumento da guerra», ma niente che interessi nello specifico il lessico ferroviario italiano.

8. Petrocchi (1887, s.v. *ferrovia*), registra anche *ferrovia a cavalli*, con l'avvertimento che è più comunemente detta *tranvai*, e *ferrovia elettrica*, senza ulteriori indicazioni; a lemma in Petrocchi (1887) anche l'aggettivo *ferroviario*, ma non ancora il sostantivo maschile di professione *ferroviere*. S.vv. *ferrata* e *ferrare* sono tuttavia ancora registrate le locuzioni concorrenti a *ferrovia*, ossia *strada ferrata, via ferrata*, «quella composta di rotaie su cui scorrono i vagoni». Anche in Rigutini et Fanfani (1893) sono a lemma *ferrovia* e *ferroviario*, ma non è registrato s.v. *ferrata* il significato di 'ferrovia'; tuttavia, come Petrocchi, anche Rigutini et Fanfani (1893) elenca locuzioni alternative s.v. *ferrare - §* Part. Pass. *Ferrato* (in Rigutini et Fanfani, 1875 c'è un riferimento alla sola forma *strada ferrata* s.v. *ferrare - §* Part. Pass. *Ferrato*, senza esempi e senza indicazione di possibili varianti).

ferrata, sostantivo femminile, che oltre all'allora più comune accezione di 'inferriata' (la protezione ferrata a incroci che si mette alle finestre per difesa dai ladri) indicava appunto la *strada ferrata*: «T. *La strada ferrata*, per ell[issi], dicesi meglio *Ferrata* che *La ferrovia*»[9]. Solo a fine secolo i lessicografi si arresero all'uso ormai dominante del composto *ferrovia* sulle altre varianti, come conferma Giuseppe Rigutini (1886 e 1891, s.v.), che nei *Neologismi buoni e cattivi*, pur ribadendo che «a noi dovrebbe bastare [il termine] la *Strada ferrata* o solamente la *Ferrata*», constatava rassegnato che «la *Ferrovia* […] ha preso oramai l'aire, e non ci son freni che la tengano».

Partendo dalla storia di questa parola, ho voluto estendere l'indagine ad altri termini d'ambito ferroviario, attinti in particolare da dizionari di neologismi, per individuare le parole attorno alle quali ci furono dibattiti e tentativi di respingimento e sostituzione andati, o non andati, a buon fine. Intendo quindi abbozzare una storia di termini concorrenti che per un periodo più o meno lungo corsero su binari paralleli, per terminare poi talvolta la loro corsa in quella categoria di parole che Vittorio Coletti (2018) ha battezzato con l'etichetta di "italiano scomparso"[10].

Recupero un primo esempio dalle pagine dell'*Idioma gentile* di De Amicis (1905: 263-264), nelle quali l'autore annota le varianti allora circolanti del termine *tramvia*, voce proveniente dall'inglese *tramway* e coniata proprio sul modello di *ferrovia* per indicare il nuovo mezzo di trasporto su rotaie in area urbana, mezzo utilizzato dapprima a Firenze nel 1869, e poi a Milano, Torino e in altre importanti città (come avvisa il DELIN s.v.):

> Conosco una sola nuova parola italiana che in quest'ultimi anni sia stata coniata da un pubblicista, e abbia avuto una certa fortuna: ed è *tramvia*, che entrò nei regolamenti e nelle leggi. Ma moltissimi che scrivono *tramvia*, dicono parlando *tranvai*, e *tranvai* o *tram* si dice dalla grande maggioranza in Toscana e altrove; e anche di quelli che usano la parola ufficiale, chi la fa femminile e chi maschile, e chi pronunzia *tramvia* e chi *tranvia*, poiché il suono *amv* non è della lingua italiana; e non è ancor certo che a *tramvia* debba restar la vittoria.

Non sappiamo chi fosse il pubblicista a cui si riferisce De Amicis, ma nel 1902 anche il filologo Francesco D'Ovidio intervenne nella questione del nome a favore della forma *tranvia* (cf. DELIN, s.v.). De Amicis rileva inoltre che la parola veniva allora usata con oscillazione di genere e che sarebbero stati il tempo e l'uso, e non i grammatici, a sancire la forma vittoriosa. Nello stesso 1905, nel *Dizionario*

9. Ricordo che le voci del Tommaseo-Bellini sono firmate dai redattori, e che T. è la sigla che indica che l'accezione è curata da Tommaseo stesso. Cito il testo dall'edizione elettronica online, disponibile nel sito dell'Accademia della Crusca: https://www.tommaseobellini.it/#/ (ultimo accesso: maggio 2024).

10. L'*italiano scomparso* comprende parole, forme e costrutti oggi non più in uso, ma non per questo necessariamente appartenenti all'*italiano antico*. Solo in parte, infatti, come avverte Coletti (2018: 19), le due categorie coincidono: «nell'italiano scomparso c'è quella parte di antico che è andata perduta e c'è quella parte di lingua recente che non ce l'ha fatta a imporsi». Nella storia delle lingue, le innovazioni talvolta hanno successo e talvolta hanno invece vita breve e non riescono a imporsi (non è sempre la forma più antica a cedere il passo alla moderna), o perché un'altra parola equivalente incontra maggior consenso, o semplicemente perché viene meno il motivo di usarle.

moderno, Panzini annotò (s.v. *tramway*): «molti ormai usano la forma abbreviata *tram*, che è del gergo francese. Anche in Toscana intesi dire *tramme*».

Prima di procedere, aggiungo all'elenco dei concorrenti di *ferrovia* l'uso sostantivato dell'aggettivo *ferroviario*[11], che ha avuto qualche sporadica occorrenza a metà Ottocento e che si trova, ad esempio, in due articoli pubblicati nel 1852 nella rivista milanese *Crepuscolo*[12]: riporto un passo dell'articolo «Strade ferrate in Italia», che faceva riferimento alla linea Torino-Genova allora in costruzione (inaugurata nel 1853 e fortemente voluta da Cavour) e all'impresa del superamento del Passo dei Giovi. Leggiamo (il corsivo che rileva la parola è mio):

> Per formarsene un'idea adequata basta aver visitato una volta i giganteschi lavori che si stanno ultimando sulla grande via piemontese-ligure, specialmente nel tronco che scorre tra Novi e Genova. Oggi che l'impresa è così felicemente innoltrata, non par vero che l'ingegno fosse capace di tanto ardimento e la volontà di tanta energia da affrontare un progetto intralciato da così insigni difficoltà. Si può dirlo senza esagerazione: nessun *ferroviario* oggi esistente o progettato vanta tanta ricchezza e frequenza d'opera d'arte quanto quello di cui parliamo.

Si ricordi che l'impresa fu un vero successo dell'ingegneria piemontese: per superare la pendenza del tratto appenninico fu costruita una nuova locomotiva, più potente e a doppia trazione, chiamata *mastodonte dei Giovi*. Il nome fu coniato, per analogia, con riferimento agli enormi, potenti e massici animali preistorici proboscidati, i *mastodonti* appunto[13], dei quali si rinvennero fossili nell'astigiano proprio durante gli scavi per la nuova tratta ferroviaria, come ricorda anche Tommaseo nel suo Dizionario s.v. *mastodonte*[14]. Sempre nel Tommaseo/Bellini, ma in una voce tecnica curata da un collaboratore, s.v. *accoppiato*, vengono descritte queste nuove potenti locomotive piemontesi:

11. La prima attestazione dell'aggettivo *ferroviario* risale al 1839, nel primo numero della rivista milanese *Il Politecnico*, nella traduzione di un resoconto inglese sulla costruzione di una rete ferroviaria in Irlanda. L'aggettivo fu ampiamente impiegato (come sostituto della circonlocuzione *della strada ferrata*) da metà secolo, dopo l'apparizione del termine *ferrovia* (su *ferroviario* cf. Peter, 1968).

12. *Il Crepuscolo*, anno III, n. 43, domenica 24 ottobre 1852, p. 688 (il passo è citato anche da Peter, 1968: 72). Rivista che pure in questa data già attesta il sostantivo *ferrovia*, e che è quindi tra le prime fonti della parola (cf. *Il Crepuscolo*, n. 50, 12 dicembre 1852, *Corrispondenza del Piemonte – Torino, 9 dicembre 1852*, p. 789). Anche l'aggettivo femminile *ferroviaria* ha un uso moderno sostantivato indicante la polizia ferroviaria, con prima registrazione nel 1963, nell'appendice di parole nuove compilata da Migliorini (1963, s.v.) per gli aggiornamenti del Panzini.

13. Onomaturgo del grecismo fu lo scienziato francese Georges Cuvier, che nel 1812 così battezzò questi animali preistorici, per i denti (gr. genitivo *odóntos*) muniti di punte accessorie che per forma ricordavano i capezzoli di una mammella (gr. *mastòs*), cf. Migliorini (1975: 66, s.v.). La parola entra in italiano nel 1819.

14. Voce firmata da Bellini in Tommaseo-Bellini: «In Italia (Val d'Arno, Astigiana, ecc.) si rinvennero le reliquie fossili di varie specie di Mastodonti».

> Due locomotive diconsi *accoppiate*, quando, poste una immediatamente dopo l'altra, talvolta col solo carro di scorta frammezzo, e collegate insieme nel modo con cui si accoppiano i veicoli, uniscono la loro potenza di trazione a superare resistenze troppo forti per potersi vincere da una sola, sì per numero straordinario di veicoli, sì per molta pendenza della via. Appartengono a quest'ultima specie le belle locomotive Piemontesi, che portano con sé l'acqua d'alimentazione ed il carbone, e perciò non hanno bisogno del carro di scorta. Con esse furono la prima volta felicemente superate le difficoltà di forti pendenze, che al passo dei Giovi, entro alle viscere delle Alpi marittime, è del tre e mezzo per cento.

I mastodonti erano infatti capaci di percorrere salite molto pendenti e attraversavano la lunga galleria dei Giovi. La parola *galleria*[15], nella prima metà dell'Ottocento, fu affiancata dall'iponimo *traforo*[16], indicante in modo specifico il passaggio sotterraneo attraverso montagne, e da *tunnel*[17], anglismo a lungo osteggiato da alcuni lessicografi, e ancora nel Novecento considerato da Paolo Monelli (1943) parola non legittima in italiano, ma a lemma e accettato da Petrocchi (1891, che invece non registra *traforo* nel significato che a noi interessa). Alla fine del sec. XIX fu inserito nei dizionari anche il termine *viadotto* (cf. Petrocchi, 1891; Rigutini et Fanfani, 1893; Panzini, 1905)[18], a sua volta già circolante da

15. Per *galleria* il DELIN indica datazione cinquecentesca nel significato di 'passaggio sotterraneo di una strada o di un canale', e 1826, con riferimento alla Stampa milanese, per *galleria* come equivalente di 'traforo', ossia passaggio attraverso una montagna. In Google Libri retrodatiamo con le seguenti fonti: 1811 in C. Lippi, *Principj pratici di meccanica applicati all'utilità pubblica*, Napoli, presso Giuseppe Verrienti, p. 121: «consistente in una galleria orizzontale da scavarsi nella montagna»; 1817 in C. Lippi, *Corso di scienze*, Napoli, per Domenico Sangiacomo, p. 53: «Dato un punto ad un'altezza qualunque di un monte, ritrovare alla parte opposta un altro punto, nel quale aprendosi una *galleria* orizzontale […] i due scavamenti opposti vadano a incontrarsi nella parte media della montagna, formando una sola galleria continuata».

16. Da rivedere la data di prima attestazione fornita dal DELIN, che per *traforo* indica lo Zingarelli 1922 (segnaliamo che questa è una delle voci tecniche dello Zingarelli accompagnate da piccola illustrazione esemplificativa: per molte voci, le prime edizioni di questo Dizionario proponevano infatti immagini in bianco e nero a supporto della definizione, per una più facile e immediata comprensione del significato della parola). In Google Libri, nel significato tecnico di 'galleria scavata attraverso una montagna', rimontiamo almeno agli anni Venti e Trenta dell'Ottocento con le seguenti fonti: Luigi Vanvitelli (nipote), *Vita dell'architetto Luigi Vanvitelli*, Napoli, co' tipi di Angelo Trani, 1823, p. 45: «La lunghezza di questo traforo dall'ingresso dopo gli archi sino all'uscita di là dal monte, è di palmi seimila dugencinquanta»; Carlo Afan de Rivera, *Considerazioni sul progetto di prosciugare il lago Fucino e di congiungere il mar Tirreno all'Adriatico*, Napoli, Reale tipografia della Guerra, 1823, p. 305: «Solamente la scavazione nella roccia per attraversare in due parti gli Appennini, potrebbe essere maggiore di tutti i grandi scavamenti fatti per condurre il canale di Linguadoca attraverso di un paese montuoso, e pel traforo eseguito per 120 tese di lunghezza nella montagna di Malpas di considerevole elevazione»; Stefano Ticozzi, *Dizionario degli architetti, scultori, pittori*, vol. I, Milano, presso Gaetano Schiepatti, 1830, s.v. *Cocceio*, p. 340: «fare una galleria o traforo a traverso a quella montagna ora chiamata *Grotta di Pozzuolo»; Diario di Roma*, n. 47, 12 giugno 1833, p. 3: «non solo il traforo della montagna»; G. Gelli, *Il traforo del monte Catillo*, Roma, Tipografia Salviucci, 1836, S. Realis, *Memorie sulla costruzione delle strade ferrate*, Torino, Stamperia Reale, 1844, p. 52: «più alla lunghezza del traforo che all'altezza della montagna sarà da por mente».

17. DELIN data la parola 1839 nella grafia *tunnell* e 1844 nella grafia *tunnel*. In Google Libri *tunnel* 1828 in G.B. Rampoldi, *Cronologia universale*, Milano, Fontana, p. 639: «Si dà principio a Londra ai lavori del Tunnel, cioè della doppia strada che passar deve sotto il Tamigi» [*in nota si avvisa che la parola inglese* tunnel *equivale a galleria sotterranea*]; 1834 in *Gazzetta piemontese*, n. 45, 15 aprile 1834: «Si dovrà segnatamente aprire un tunnel, o galleria sotterranea, attraverso una montagna».

18. Assente in Rigutini et Fanfani (1875).

qualche tempo e talvolta usato impropriamente, come osservò Rigutini (1886, 1891): «*Viadotto* se è per mettere in comunicazione due lati di una strada, il vero nome è *cavalcavia*; se è poi una grande opera muraria a fine di far passare una strada a traverso a una vallata o a un terreno basso, la voce *viadotto* è proprissima»[19].

A nulla valsero i tentativi di respingimento dei lessicografi per il verbo *deragliare*, francesismo non registrato nel Tommaseo-Bellini (né a lemma né all'interno delle voci), ma circolante almeno dagli anni Settanta (DELIN 1873, usato da Michele Amari, ministro e senatore italiano)[20], e schedato da Fanfani et Arlìa (1877) nel *Lessico della corrotta italianità*, con riferimento alla sua diffusione a partire dall'ambiente politico: «da quel giorno che un Ministro italiano, in piena Assemblea, riferiva a' Deputati che un *treno era deragliato*; e che i giornalisti ripeterono, a uso pappagalli, quella gemma del verbo *deragliare, la s'è ragliata* continuamente! E dite che i Ministri italiani non hanno potere!» (così anche in Fanfani/Arlìa, 1890: s.v.). Fanfani e Arlìa consigliarono come equivalenti italiani *sviare, deviare* o *uscire dalle rotaie o guide*[21], sicuramente trasparenti nel significato (per *uscire dalle rotaie* il Giorgini-Broglio, attento al parlato, registrava l'uso figurato 'non seguire scrupolosamente le regole, la via segnata', s.v. *uscire*). Il verbo *deragliare* veniva respinto anche nei dizionari di neologismi di Rigutini (1891) (assente in Rigutini, 1886)[22] e Rigutini et Cappuccini (1926), e ancora negli anni Quaranta del Novecento da Paolo Monelli (1943)[23], anche se ormai non si trattava certo più di neologismo, ma di

19. Rigutini (1886: 372, s.v. *viadotto*): «una strada sopra una vallata», corretto in Rigutini (1891, s.v.): «una strada a traverso a una vallata».

20. Cf. Sgroi (1984), che indica come fonte una lettera del 6 giugno 1873 inviata da Michele Amari (politico e storico) a Domenico Comparetti (senatore e celebre filologo), nella quale il verbo compare in corsivo, quasi a volerne cogliere l'aspetto neologico (e forse, aggiungerei, l'origine straniera): «[…] all'incontro i Socii pisani non sogliono arrivare che verso il tocco per causa del medesimo treno, il quale quando non *deraglia* è inesorabile come il Fato» (lettera XIV del carteggio Comparetti-Amari [1864-1888], in Toscano, 1979: 464). Per *deragliamento* DELIN indica prima attestazione nel 1858, rifacendosi al volume di Herbert Peter *Entstehung und Ausbildung der italienischen Eisenbahnterminologie* (1969 [*Origine e sviluppo della terminologia ferroviaria italiana*]), ma con errore nel nome dell'autore della fonte: G.G. Martinetti [non Marchetti], *Manuale del capostazione di strada ferrata*, Torino, Stamperia della Gazzetta del popolo, 1858 (cf. anche Peter, 1968). Considerando che il Ministro chiamato in causa da Fanfani come onomaturgo del verbo, o meglio come responsabile della sua diffusione anche presso la stampa quotidiana, è stato identificato in Michele Amari, Ministro della pubblica istruzione dal dicembre 1862 al settembre 1864 (senatore dal 1861 al 1889, anno della morte, cf. Toscano, 1879: 415-416), potremmo forse retrodatare a quei primi anni Sessanta la più antica attestazione di *deragliare*. I corrispondenti francesi di *deragliare* e *deragliamento* sono degli anni Trenta.

21. In Fanfani et Arlìa (1890) anche *uscire dalle longarine* o *verghe* (sinonimi di *rotaie*).

22. Pur assente dal lemmario, nella prima edizione dei Neologismi di Rigutini (1886: 311) si trova un riferimento al verbo *deragliare* s.v. *raile*, voce inglese, spiega l'autore, portata in italiano da chi non conosceva le parole *guida* o *rotaia*, e aggiunge: «E vi fu chi portò in Italia anche il verbo *Deragliare* per *Uscir dalle rotaie*: ma la voce cadde presto nel ridicolo» (o almeno così sperava Rigutini).

23. L'opera di Monelli (1943: XIV, XI) si inserisce nelle campagne di epoca fascista contro i forestierismi: «Questo libro è per conto suo un libro di battaglia, in un campo ove sono facili le imboscature e le vigliaccherie, è per conto suo arma di una guerra di indipendenza da un dominio straniero tanto più pericoloso quanto più subdolo e di benigna faccia. E nel rimetterlo insieme per la seconda volta vi ho portato la stessa decisione aggressiva con cui ho compiuto altre volte e compio ancora oggi il mio dovere di soldato»; «ridicolo è tollerare che la lingua si rinnovi non per naturale evoluzione di significati o moderati prestiti da altri idiomi per indicare nuovi rapporti o mutata tecnica, ma per l'improvvisazione di ignoranti ai quali nuovi strumenti, come la stampa la radio il cinematografo, dànno possibilità ecumeniche di farsi ascoltare».

"barbarismo" ben radicato, entrato nei dizionari generali come il Cappuccini 1916 e lo Zingarelli 1922, 1937[24]. Forse poco o nulla si poteva dunque fare, anche se proprio nel 1940 la Commissione strade della Consociazione Turistica Italiana stava compilando un «Dizionario tecnico della terminologia italiana della strada», con proposte di sostituzione di termini stranieri fino a quel momento adoperati (cf. Migliorini, 1940a, 1942; cf. elenchi pubblicati nella rivista *Le strade*, vol. XXIII, 1941, p. 165-168; vol. XXIV, 1942, p. 181-183). A inizio Novecento De Amicis (1905: 280) segnalò la diffusione dell'uso metaforico del verbo *deragliare* (non registrato nei dizionari dell'uso di Cappuccini 1916 e Zingarelli 1922 e 1937, e nemmeno più tardi in Cappuccini/Migliorini 1945), parimenti ritenuto da evitare. Nel vivace dialogo dell'*Idioma gentile* tra «Chi le dice peggio», che ha per protagonisti uno scrittore, un avvocato, un cronista di giornale e un professore di matematica e chimica, leggiamo:

> Cron. – Sta' zitto, tu, che dicesti un giorno in tribunale che il tuo avversario *deragliava*.
>
> Avv. – *Deragliai*. Ma *deragli* tu pure dalla buona lingua quando scrivi che *s'è verificato* un incendio. Che bisogno c'è di *verificare* che una casa è in fiamme?

Nello stesso dialogo, De Amicis (1905: 283) porta l'esempio di un altro traslato improprio, passato dall'anatomia al lessico stradale: «Prof. - In una delle principali *arterie* di Torino, poiché ora si chiamano *arterie* le strade grandi, e non so perché non si chiamino *vene* le strade minori...». E neppure piaceva allo scrittore l'aggettivo *ferroviario*[25], già criticato da Tommaseo, che avrebbe preferito *ferroviale* (cf. Messeri, 1955a: 74), e da Fanfani et Arlìa (1877, s.v. *ferroviario*, ritenuto aggettivo goffo e barbaro). Oltre a *ferrovia*, *tunnel* e *deragliare*, tra le parole che alcuni lessicografi tentarono inutilmente di scacciare, segnaliamo il francesismo *cremagliera*, 'una speciale ferrovia di montagna, dotata di una terza rotaia dentata in cui si incastra una ruota intermedia del treno', voce che a fine Ottocento Rigutini (1891) propose di sostituire con *asta dentata* (assente in Rigutini, 1886), e Fanfani, secondo quanto riporta Panzini (1905: s.v. *crémaillère*), con *strada ferrata dentata* o *a denti*, oppure anche con *dentiera* e *seghetta*[26]. Panzini (1905) registrò *cremagliera* (lemmatizzata però in forma non adattata) e la locuzione meno oscura, usata sui manifesti ferroviari, *ferrovia ad ingranaggio* (presente anche,

24. Nei dizionari dell'uso dell'Ottocento, *deragliare* è a lemma nel Petrocchi (1887), ma nella fascia bassa del dizionario, che oltre alla lingua fuori d'uso e morta contiene i «termini scientifici più necessari della scienza moderna» (Petrocchi, 1887: IX; tali termini sono registrati accanto a un'altra categoria tecnica, quella dei termini scientifici non entrati nell'uso ma presenti nei dizionari); *deragliare* è a lemma anche in Rigutini et Fanfani (1893), ma marcato con croce e con avvertimento «sconcio neologismo» (assente in Rigutini et Fanfani, 1875, che s.v. *deviare* porta l'esempio «un treno della via ferrata ha deviato dalla rotaia»).

25. De Amicis (1905: 286): «Un pregiudizio riguardo a una quistione d'ordinamento delle strade ferrate si chiama *pregiudizio ferroviario*. Non lo vedete correre sulle rotaie?». Lo scrittore non impiegò il binomio *ferrovia/ferroviario*, ma usò sempre *strada ferrata* per indicare la *ferrovia* (es. De Amicis, 1905: 319): «Dopo averlo inteso discorrere per un quarto d'ora, restava a tutti una romba nell'orecchio come quando ci passa accanto a grande velocità un treno di strada ferrata»; e si veda la similitudine tra i trenini giocattolo per bambini e i periodi geometrici di alcuni scrittori (De Amicis, 1905: 390): «Guarda ora quest'altri che s'avvicinano. Non ti par di veder venire innanzi lentamente, l'un dietro l'altro, di quei piccoli treni di strada ferrata, che si dànno per balocco ai ragazzi? Sono i periodi degli scrittori geometrici».

26. Non trovo tuttavia questo riferimento né in Fanfani et Arlìa (1877 e 1890), né in Rigutini et Fanfani (1893), che come Petrocchi (1887) non ha a lemma la voce *cremagliera*.

nella variante *via ferrata a ingranaggio*, nel *Vocabolario dell'Accademia d'Italia* s.v. *cremagliera*)[27]. Paolo Monelli (1943: s.v.) si espresse a favore di *ferrovia a dentiera*.

A fronte dei fallimenti, sarà interessante riportare qualche successo nelle scelte operate dai lessicografi, ossia quei casi in cui la lingua dell'uso ha seguito e confermato le indicazioni dei linguisti. Ormai scomparso è il cattivo uso che per un certo tempo pur si fece di *ragli* per *binari, rotaie, guide*[28]. L'uso improprio del prestito adattato *ragli* (francesismo, e radice del verbo *deragliare*), goffo e comico anche per la sovrapposizione con il verso dell'asino, è ironicamente rilevato da Tommaseo (s.v. *rotaia*: «Quelli che il fr. dice *Rails*, e qualche it[aliano] ragliante *Ragli*, sono le *Guide*, cioè le due linee della rotaja», e l'esempio portato è *La carrozza è uscita delle rotaje*: si osservi la perifrasi che rimpiazza l'ostracizzato verbo *deragliare*, di cui già abbiamo parlato) e da Fanfani (cf. Fanfani et Arlìa, 1877, 1890: s.v. *raile*: «non mai *rails* o *ragli*»), ma scomparso a inizio Novecento, come avverte Panzini (1905): «A conforto del Fanfani, si può assicurare che *rail* non si usa più, se non nel derivato *deragliare*» (Monelli, 1943: s.v. *deragliare*, ne riporta però esempi d'uso ancora correnti in Corsica, dove gli isolani dicono *ragli* per *binari*).

La correzione all'improprio uso di *rotabile* e *locomobile* fu segnalata da Rigutini (1886, 1891): *rotabile* doveva valere solo come aggettivo per «che può essere rotato, ossia mosso in ruota», mentre nel linguaggio cancelleresco del secondo Ottocento era usato come sostantivo, come sinonimo di *veicolo con ruote* (o solamente *veicolo*), e così impiegato anche negli atti e avvisi del Municipio fiorentino; *locomobile* non poteva valere per *locomotiva*[29]: «quest'ultima è la macchina che mossa dal vapore corre sulle strade ferrate, mentre la prima è una macchina a vapore che si muove fuori dalle rotaie, come quella che si usa per la trebbiatura» (Rigutini, 1891: s.v.; diverso il passo in Rigutini 1886, ma analogo contenuto). Rigutini rimproverò inoltre l'uso popolare troppo generico di *macchina* («il popolo dice *macchina*») per indicare la *locomotiva*: dati i progressi tecnici, c'era bisogno di specificare e distinguere tra diversi tipi di macchine.

27. La voce *cremagliera* non entra nel vocabolario dell'uso di Cappuccini 1916, ma è a lemma in Zingarelli 1922 e 1937, che indica come equivalenti *dentiera* e *ferrovia a cremagliera*, ed è inserita più tardi in Cappuccini et Migliorini (1945).

28. Sulla vitalità di *guide* nell'uso dei tecnici, cf. Schiavo (1971).

29. Su *locomotiva*, *locomobile* e *automobile*, cf. Migliorini, 1940b: *locomotiva* (prima attestazione come sostantivo 1837, cf. DELIN) sarebbe una traccia lasciata nel vocabolario moderno da Aristotele per la sua influenza attraverso la scolastica. All'inizio dell'Ottocento, l'aggettivo filosofico di ascendenza aristotelica *loco motivus* passa dai filosofi (secondo la dottrina aristotelica l'animale ha tre facoltà proprie e distintive: facoltà sensitiva, appetitiva e motoria) ai tecnici e dà origine, per ellissi del sostantivo *macchina*, alla *locomotiva* (aggettivo sostantivato). Per *locomotrice*, DELIN indica 1826 come aggettivo (*macchina locomotrice*), 1836 in uso sostantivato *locomotrice* per indicare la locomotiva a vapore, e 1942 per indicare la locomotiva elettrica (fonte di quest'ultima data di prima attestazione è l'appendice di Migliorini al *Dizionario moderno* di Panzini).

Distinzioni nella nomenclatura furono fatte per i diversi tipi di treni. Almeno dagli anni Venti del Novecento, ai treni ad alta velocità fu dato il nome di *espresso*[30]. L'indicazione non è registrata nei *Neologismi buoni e cattivi* di Rigutini (1886, 1891), ma è inserita nell'edizione aggiornata curata da Cappuccini nel 1926: «*Espresso*. All'uso notato dal Rigutini, e oggi frequentissimo nel linguaggio postale e telegrafico, s'è aggiunto quello di chiamar così alcuni velocissimi treni stranieri o internazionali, detti appunto in tal modo fuori d'Italia. I nostri li diciamo *direttissimi*» (Rigutini et Cappuccini, 1926: s.v). Tale accezione di *espresso* è però assente nei dizionari generali Cappuccini 1916 e Zingarelli 1922 e 1937, nel quale troviamo invece il *direttissimo* e il *treno rapido*, 'treno veloce che ferma solo nelle stazioni principali' (oggi sostituito dall'Intercity), quest'ultimo non ancora lemmatizzato come sostantivo, ma solo come aggettivo nella locuzione *treno rapido* (s.v. *rapido* agg., accezione assente in Cappuccini 1916, che registra però il *direttissimo*)[31]. *Rapido* sarà lemmatizzato come sostantivo da metà Novecento, in Cappuccini et Migliorini (1945): «Sostantivato. *Un rapido*, Treno più veloce del direttissimo».

Come ultimo esempio di sostituzioni promosse da lessicografi e accolte nell'italiano dell'uso, propongo due prestiti inglesi non adattati che lasciarono il posto a equivalenti forme italiane[32]: *sleeping car* e *ferry boat*. *Sleeping car* ha tra le più antiche attestazioni in italiano le *Lettere d'una viaggiatrice* di Matilde Serao (1908)[33], e la parola deve aver avuto inizialmente una certa fortuna se si considera che nel 1926 Cappuccini rilevava che l'anglismo era ancora «usato quanto l'ibrido italiano *vagone-letto*» (l'anglismo è però assente in Zingarelli 1922 e 1937, che riporta invece *vagone-letti*)[34]. Inoltre, aggiungeva Cappuccini, «chi volle dar forma tutta italiana, propose *carrozza a dormitoio*», ma lui preferiva

30. Il DELIN indica in realtà la seconda metà dell'Ottocento come prima attestazione di questa accezione di *espresso*: fonte di riferimento è Gerolamo Boccardo, con due diverse edizioni del *Dizionario della economia politica e del commercio*: la parola in funzione di aggettivo (*convogli espressi*, in vol. II, 1858) si trova già nella prima edizione dell'opera, mentre in funzione di sostantivo è documentata solo a partire dalla terza edizione, notevolmente ampliata e stampata a Milano da Treves (2 vol., 1881-82).

31. *Direttissimo* non ancora sostantivato è già in Petrocchi (1891: s.v. *treno*). Segnalo che nell'italiano degli anni Venti-Trenta, dopo un secolo dall'introduzione delle ferrovie in Italia, la prima accezione di *treno* registrata nei dizionari non era ancora quella oggi più comune (e in prima posizione nella voce lessicografica), indicante appunto il mezzo di trasporto: questo significato stava in terza posizione, dopo i significati più antichi di 'equipaggio signorile fatto di carri, bagagli e seguito' e 'modo lussuoso e sfarzoso di vestirsi'.

32. Per un quadro generale sugli anglismi ottocenteschi riferiti ai mezzi di trasporto, cf. Messeri (1955b).

33. Anche se controlli in Google Libri e in altri corpora elettronici possono oggi fornire retrodatazioni per parole di ambito ferroviario attualmente datate con scrittori del canone letterario (che hanno quindi un puro valore indicativo), segnalo altre tre parole per le quali il GRADIT indica la prima fonte in celebri scrittori: *vapore* nel significato di 'vaporiera, locomotiva', in Carducci ("Lettere", 1853) e così anche in Petrocchi (1891: s.v. *viadotto*); *guardafreni* (l'addetto al controllo dei freni nei convogli ferroviari) in Collodi; *guardascambi* (l'addetto al controllo degli scambi ferroviari) in Filippo Tommaso Marinetti ("Grande Milano"), che tra l'altro, lo ricordo, è a tutti noto come letterato futurista, ma si cimentò anche come lessicografo, redigendo, insieme al pilota Fedele Azari, il primo dizionario aereo italiano (1929). Ricordo inoltre che, mentre uno studio storico-linguistico completo e sistematico sul lessico tecnico di ambito ferroviario ancora manca (l'unica monografia è quella di Peter, 1969, in tedesco), tanti contributi sono usciti sul tema della presenza della ferrovia e dei treni nella letteratura italiana: si vedano almeno Capecchi e Pistelli (2020) e Ceserani (1993, che si occupa anche di arte e musica in Centra [2006: 157-171]).

34. Sui plurali di questi composti, cf. Fanfani (2000: 34).

la forma *carrozza con letti* (cf. Rigutini et Cappuccini, 1926: s.v. *sleeping car*). Un'altra variante è registrata da Panzini, che segnala la forma toscana *slippinghe* (aggiunta nell'edizione 1918 del *Dizionario moderno*, e con avvertimento «idiotismo del tutto locale» dall'edizione del 1931). Il primo *ferry boat* italiano fu inaugurato a Messina nel 1899 (cf. Messeri, 1955b: 6). Qualche anno più tardi, come ci dice Panzini (1905), si oscillava tra la traduzione *nave-traghetto*, impiegata dalle Ferrovie dello stato, e l'adattamento *feribòtto*, promosso, tra gli altri, da Paolo Monelli (1943).

Come noto, i dizionari di neologismi sono interessanti per conoscere termini concorrenti e tentativi normativi, ma anche per monitorare l'ingresso di parole nuove legate ai cambiamenti della società, ai progressi tecnologici, alla vita quotidiana. Panzini, nel 1905, ricorda che nelle stazioni ferroviarie i cartelli con l'indicazione *sortita* furono in quegli anni sostituiti con cartelli nuovi recanti l'indicazione *uscita*, «e hanno fatto bene», commenta, «e il pubblico ci si è abituato a forza di sentir gridare *uscita*! *Uscita da questa parte!*»[35]. Interessante documentazione è la registrazione di nuovi modi di dire, talvolta provenienti da metafore ferroviarie, come *andare a vapore* per 'andare in gran fretta, compiere qualcosa con sollecitudine' («locuzione tolta manifestamente dal rapido moto delle macchine a vapore», commenta Panzini); e *in prima linea*, locuzione familiare per indicare cose di molta importanza o che devono essere fatte prima di altre, «locuzione che sembra tolta o dal linguaggio militare o forse anche dal modo con cui i treni entrano in istazione, cioè in prima, in seconda, in terza linea o binario secondo che sono diretti, o misti, o merci». L'espressione *perdere il treno* è registrata per la prima volta in Petrocchi 1891 (s.v. *perdere*), ma non ancora con significato figurato di 'perdere l'(ultima) occasione', bensì come locuzione familiare da intendersi letteralmente per 'arrivare in ritardo alla partenza del treno' (da rivedere quindi il rimando al 1891 dato dal DELIN). L'uso metaforico di quest'espressione manca in tutte le edizioni di Panzini e nelle prime edizioni dello Zingarelli (1922, 1937)[36].

Tra le parole di ambito ferroviario presenti nel Dizionario di Panzini del 1905 e finora da noi non commentate, abbiamo *ferroviere* (in Fanfani et Arlìa, 1890, ma assente nelle edizioni precedenti), «neologismo recente. […] Oggi *ferroviere* dicesi comprensivamente di tutti gli addetti alle ferrovie, conduttori, macchinisti, fochisti, etc. Così dicasi della parola nuova *tramviere*»; *casellante* (DELIN data con Panzini, 1905, ma si può retrodatare con Fanfani et Arlìa, 1890, s.v. *ferroviere*), passato nell'uso per indicare la guardia di un tratto di strada ferrata; *cantoniere* (DELIN, 1875 Rigutini et Fanfani), chi sorveglia un tratto di strada, ferrata o ordinaria (voce tuttavia non diffusa in Toscana secondo Fanfani et Arlìa, 1890: s.v. *ferroviere*); *caval di ferro* per indicare sia la locomotiva sia la bicicletta; *sistema di blocco* (DELIN data con Panzini, 1905), ossia sistema di sicurezza che evita che due treni percorrano contemporaneamente lo stesso tratto; *raccordo*, per indicare un tratto che congiunge due linee fer-

35. Cf. Fanfani et Arlìa (1877, 1890: s.v. *sortita* per *uscita*): l'autore critica i cartelli con la scritta *sortita* diffusi in alcune stazioni toscane.

36. Nell'appendice di aggiunte al *Dizionario moderno* di Panzini, Migliorini (1963) registra *perdere l'autobus*: «Locuzione politica. Non giungere in tempo, farsi precedere dagli avversari. Frase adoperata da N. Chamberlain nell'aprile 1940, quando s'illudeva che Hitler non riuscisse nella campagna di Norvegia. Smentita rapidamente dai fatti, la locuzione fu spesso adoperata ironicamente contro Chamberlain e l'Inghilterra».

roviarie (o stradali); *trazione elettrica* (DELIN, 1889) per le ferrovie. Per estrarre il lemmario completo di queste aggiunte primo-novecentesche di termini di ambito ferroviario dovremmo esaminare tutte le edizioni del *Dizionario moderno* di Panzini. Nell'edizione del 1923 entra ad esempio *treno blindato* (DELIN, 1939-40 Palazzi, ma retrodatabile dunque con Panzini, 1923), treno a pareti corazzate per resistere al fuoco, usato durante la Prima Guerra Mondiale e subito registrato dal lessicografo. Negli anni Venti, Cappuccini aggiunse ai neologismi ferroviari già schedati da Rigutini, *carrello*[37] e segnalò *vettura* come sostituto di *vagone*, mentre Rigutini a fine Ottocento aveva avvertito che *vagone* stava cadendo in disuso a vantaggio del termine *carrozza* (con distinzione tra *carrozza*, se il vagone del treno era destinato al trasporto di persone, e *carro*, se il vagone serviva per trasporto merci)[38].

Considerando che, tra i dizionari di neologismi, il *Dizionario moderno* di Panzini è il più celebre e fortunato, di mole notevolmente maggiore rispetto ai repertori ottocenteschi, riedito e aggiornato sette volte, e altre tre volte dopo la morte dell'autore, con ampliamenti a cura di Bruno Migliorini, mi sembra evidente che l'allestimento di un'edizione elettronica progressiva di quest'opera sarebbe un'acquisizione importante anche ai fini di un approfondimento nello studio del lessico settoriale italiano postunitario, non solo di quello di ambito ferroviario (che comunque mi risulta tra i più trascurati)[39]. A questo progetto di lessicografia digitale sta ora lavorando un gruppo di ricerca dell'Università del Piemonte Orientale, con l'obiettivo di realizzare in tempi ragionevoli il lemmario elettronico generale (lemmario mobile, sezionabile per anno di registrazione delle voci, ambito d'uso, forestierismi, regio-

37. Rigutini et Cappuccini (1926: 180, s.v. *carrello*): «Con molti e svariati usi moderni: un veicolo piccino […] su rotaie, ecc.; Gli assi che portan le ruote, de' veicoli ferroviari».

38. Cf. Rigutini et Cappuccini (1926: 166 e 234, s.v. vagone); Rigutini (1891: 166, s.v. *vagone*) (anche Rigutini, 1886: 370, s.v. *vagone*). Su *carro* usato anche per trasporto di animali, con attestazione di *carro bestiame* almeno dagli anni Quaranta del Novecento, cf. Sgroi (1993). La datazione di *carro bestiame* è anticipata a fine Ottocento o inizio Novecento da Fanfani (2000: 33) (fonte: vol. 6. *Ferrovie* del *Vocabolario tecnico illustrato nelle sei lingue*, Milano 1909), che riconduce la locuzione alla serie di composti formati da nome + nome col secondo elemento in funzione di determinante diffusisi a cavallo dei due secoli: es. *carro merci, carro deposito, carro-posta, carro cisterna* ecc. (con serie analoghe per *treno-, carrozza-* e *vagone-*). Su *carrozza, vagone* e *vettura*, in riferimento però alle automobili e non ai treni, cf. Pasquali (1950) (per *vettura* cf. Folena, 1962).

39. A differenza di altri linguaggi settoriali, la lingua della meccanica e dell'ingegneria, legata ai progressi tecnologici e ai mezzi di trasporto della società postunitaria, non ha uno spazio autonomo nelle grandi Storie della lingua italiana in più volumi (cf. SLIE – *Storia della lingua italiana*, 3 vol., Einaudi, 1993-94; SLIM – *Storia della lingua italiana*, 10 vol., il Mulino, 1989-2003; SIS – *Storia dell'italiano scritto*, 6 vol., Carocci, 2014-21) e nemmeno nei volumi dedicati ai linguaggi settoriali: cf. Trifone, 2009 e Gualdo et Telve, 2011. L'Accademia della Crusca ha organizzato sull'argomento la Piazza delle lingue 2019, ma gli interventi si sono concentrati in modo quasi esclusivo sull'importante figura di Leonardo da Vinci, e poco è stato fatto sugli anni postunitari: cf. Tesi (2022) e in generale Felici et Frosini (2022). Osservo che anche il Corpus VoDIM dell'Accademia della Crusca, pur riguardando nello specifico l'italiano postunitario, si concentra su altre aree tecniche e scientifiche.

nalismi e locuzioni) e una piattaforma informatica che possa in futuro ospitare l'edizione progressiva completa[40].

40. Trattandosi di dizionario elettronico, modello per la struttura della piattaforma MIT@PANZINIonline potrà essere ArchiDATA, l'Archivio elettronico di retrodatazioni lessicali dell'Accademia della Crusca, da me ideato e realizzato con la collaborazione dell'ingegnere informatico Michele Lavezzi; per esaminare le varianti e la progressione delle entrate, si potranno prendere come modelli l'edizione progressiva dell'Artusi curata da Alberto Capatti, cf. Capatti (2012) e WikiLeopardi (edizione critica digitale dei *Canti* di Leopardi) di Paola Italia.

Bibliografia

Boccardo, Gerolamo (1857-61), *Dizionario della economia politica e del commercio*, 4 vol., Torino, Franco e figli (vol. I, 1857; vol. II, 1858; vol. III, 1859; vol. IV, 1861).

Capatti, Alberto (ed.) (2012), Pellegrino Artusi, *La scienza in cucina e l'arte di mangiar bene*, edizione progressiva con cd-rom, Bologna, Editrice Compositori.

Capecchi, Giovanni e Maurizio Pistelli (ed.) (2020) = *Treni letterari. Binari, ferrovie e stazioni in Italia tra '800 e '900*, Torino, Lindau.

Cappuccini, Giulio (1916), *Vocabolario della lingua italiana*, Torino, Paravia.

Cappuccini, Giulio e Bruno Migliorini (1945), *Vocabolario della lingua italiana*, Torino, Paravia (ottava ristampa 1958).

Centra, Massimo (ed.) (2006), *Ferrovia e società. Il centenario delle Ferrovie dello Stato*, Bologna, il Mulino.

Ceserani, Remo (1993), *Treni di carta. L'immaginario in ferrovia: l'irruzione del treno nella letteratura moderna*, Genova, Marietti.

Coletti, Vittorio (2018), *L'italiano scomparso. Grammatica della lingua che non c'è più*, Bologna, il Mulino.

De Amicis, Edmondo (1905), *L'idioma gentile*, Milano, Treves.

DELIN, *Il nuovo Etimologico. DELI - Dizionario etimologico della lingua italiana*, di Manlio Cortelazzo e Paolo Zolli, seconda edizione in volume unico a cura di M. Cortelazzo e M.A. Cortelazzo, Bologna, Zanichelli, 1999.

Fanfani, Pietro (1863), *Vocabolario dell'uso toscano*, Firenze, Barbera.

Fanfani, Pietro (1865), *Vocabolario della lingua italiana per uso delle scuole*, seconda edizione, Firenze, Le Monnier.

Fanfani, Massimo (2000), «Ancora su "carro bestiame"», *Lingua nostra*, vol. LXI, p. 32-34.

Fanfani, Pietro e Costantino Arlìa (1877), *Lessico della corrotta italianità*, Milano, Paolo Carrara.

Fanfani, Pietro e Costantino Arlìa (1890), *Lessico dell'infima e corrotta italianità*, terza edizione riveduta e con molte giunte, Milano, Paolo Carrara.

Felici, Andrea e Giovanna Frosini (2022), *Leonardo, la scrittura infinita. "Lingua italiana, ingegno e ingegneri"*. Atti della Piazza delle Lingue 2019 (Firenze, Istituto degli Innocenti – Villa medicea di Castello, 30-31 ottobre 2019), Firenze, Accademia della Crusca.

Folena, Gianfranco (1962), «Diligenza, fiacre, vettura», *Lingua nostra*, vol. XXIII, p. 55-56.

Giorgini, Giovan Battista e Emilio Broglio (1897), *Novo vocabolario della lingua italiana secondo l'uso di Firenze*, 4 vol., Firenze, Cellini.

Golzio Migliori, Clementina (1966), *Storia delle ferrovie*, Torino, Loescher.

GRADIT, *Grande dizionario italiano dell'uso*, ideato e diretto da T. De Mauro, edizione digitale, penna USB, Torino, UTET, 2007.

Gualdo, Riccardo e Stefano Telve (ed.) (2011), *Linguaggi specialistici dell'italiano*, Roma, Carocci.

Messeri, Anna Laura (1955a), «Ferrovia, ferroviario», *Lingua nostra*, vol. XVI, p. 73-74.

Messeri, Anna Laura (1955b), «Anglicismi ottocenteschi riferiti ai mezzi di comunicazione», *Lingua nostra*, vol. XVI, p. 5-10.

Migliorini, Bruno (1940a), «Un dizionario tecnico della terminologia italiana della strada», *Lingua nostra*, vol. II, p. 64 (nota non firmata).

Migliorini, Bruno (1940b), «Aristotele, la locomotiva e l'automobile», *Lingua nostra*, vol. II, p. 103.

Migliorini, Bruno (1942), «Terminologia stradale», *Lingua nostra*, vol. IV, p. 90.

Migliorini, Bruno (1963), *Parole nuove. Appendice di dodicimila voci al* Dizionario moderno *di Alfredo Panzini*, Milano, Hoepli.

Migliorini, Bruno (1975), *Parole d'autore (Onomaturgia)*, Firenze, Sansoni.

Monelli, Paolo (1943), *Barbaro dominio*, seconda edizione riveduta ed ampliata, Milano, Hoepli.

Panzini, Alfredo (1905), *Dizionario moderno*, prima edizione, Milano, Hoepli.

Panzini, Alfredo (1918), *Dizionario moderno*, terza edizione rinnovata e aumentata, Milano, Hoepli.

Panzini, Alfredo (1923), *Dizionario moderno*, quarta edizione rinnovata e ampliata, Milano, Hoepli.

Panzini, Alfredo (1931), *Dizionario moderno*, sesta edizione interamente rinnovata, Milano, Hoepli.

Panzini, Alfredo (1942), *Dizionario moderno*, ottava edizione postuma, a cura di Alfredo Schiaffini e Bruno Migliorini, con un'appendice di cinquemila voci e gli elenchi dei forestierismi banditi dalla R. Accademia d'Italia, Milano, Hoepli.

Pasquali, Giorgio (1950), «Macchina, auto, carrozza, vettura», *Lingua nostra*, vol. XI, p. 97-98

Peter, Herbert (1968), «Ferrovia e ferroviario», *Lingua nostra*, vol. XXIX, p. 70-76.

Peter, Herbert (1969), *Entstehung und Ausbildung der italienischen Eisenbahnterminologie*, Wien-Stuttgart, W. Braumuller.

Petrocchi, Policarpo (1887), *Novo dizionario universale della lingua italiana*, vol. I A-K, Milano, Treves.

Petrocchi, Policarpo (1891), *Novo dizionario universale della lingua italiana*, vol. II L-Z, Milano, Treves.

Rigutini, Giuseppe (1886), *Neologismi buoni e cattivi più frequenti nell'uso odierno*, Roma, Libreria editrice Verdesi.

Rigutini, Giuseppe (1891), *Neologismi buoni e cattivi più frequenti nell'uso odierno*, seconda edizione notabilmente accresciuta, Firenze, Barbèra.

Rigutini, Giuseppe e Giulio Cappuccini (1926), *Neologismi buoni e cattivi più frequenti nell'uso odierno*, nuova edizione con prefazione ed aggiunte di Giulio Cappuccini, Firenze, Barbèra.

Rigutini, Giuseppe e Pietro Fanfani (1875), *Vocabolario italiano della lingua parlata*, Firenze, Tipografia Cenniniana.

Rigutini, Giuseppe e Pietro Fanfani (1893), *Vocabolario italiano della lingua parlata*, novamente compilato da Giuseppe Rigutini e accresciuto di molte voci, maniere e significati, Firenze, Barbèra.

Schiavo, Enrico (1971), «Vocaboli ferroviari», *Lingua nostra*, vol. XXXII, p. 49.

Sgroi, Salvatore Claudio (1984), «Deragliare, deragliamento», *Lingua nostra*, vol. XLV, p. 86.

Sgroi, Salvatore Claudio (1993), «Carro bestiame», *Lingua nostra*, vol. LIV, p. 25.

Tesi, Alberto (2022), «L'ingegnere nella società contemporanea», in Felici e Frosini 2022, p. 163-168.

Tommaseo, Niccolò e Bernardo Bellini (1861-1879), *Dizionario della lingua italiana*, 4 vol., Torino, Utet, ma cito dall'edizione elettronica disponibile online nel sito di Crusca (ultimo accesso maggio 2024): https://www.tommaseobellini.it/#/.

Toscano, Santo (1979), «Introduzione e note al Carteggio Comparetti-Amari [1864-1884]», *Siculorum Gymnasium*, vol. 32, fasc. 2, dicembre 1979, p. 413-544.

Trifone, Pietro (ed.) (2009), *Lingua e identità. Una storia sociale dell'italiano*, seconda edizione, Roma, Carocci.

Zingarelli, Nicola (1922), *Vocabolario della lingua italiana*, Milano, Bietti & Reggiani (prima edizione).

Zingarelli, Nicola (1937), *Vocabolario della lingua italiana*, Milano, Bietti & Reggiani (sesta edizione).