



Enthymema XXXIII 2023

Esplorazioni nel verde oscuro. Tre petrotesti leviani

Marco Malvestio

Università degli Studi di Padova

Abstract – Questo articolo prende in esame in quanto petrotesti tre racconti di fantascienza di Primo Levi: “Cladonia rapida” (da *Storie naturali*, 1966), “Ottima è l’acqua” (da *Vizio di forma*, 1971), e “I gladiatori” (da *Lilit e altri racconti*, 1981). Nello specifico, i primi due di questi racconti commentano la diffusione delle automobili, mentre il terzo si occupa di inquinamento. Pur non confrontandosi in maniera diretta con questioni ambientali, l’articolo sostiene che questi racconti, dietro il velo della fantascienza, riguardano i cambiamenti drammatici imposti al paesaggio italiano dal boom economico. L’analisi adotta la lente critica della petrocultura e, insieme, del ‘dark green’ teorizzato da Heather I. Sullivan, come strumenti per cogliere le sfaccettature e le contraddizioni della rappresentazione leviana del petrolio.

Parole chiave – Primo Levi; Fantascienza; Environmental Humanities; Ecocritica; Petrolio.

Title – *Exploring the Dark Green. Three Petrotexts by Primo Levi.*

Abstract – This paper discusses three science fiction short stories by Primo Levi as petrotexts: “Cladonia rapida” (*Storie naturali*, 1966), “Ottima è l’acqua” (*Vizio di forma*, 1971), and “I gladiatori” (*Lilit e altri racconti*, 1981). Specifically, the first two stories concern the diffusion of automobiles in Italy, while the other is about pollution. While these stories do not address explicitly environmental concerns, I argue that they use science fiction to describe the dramatic environmental changes caused in Italy by the economic boom. The many aspects and contradictions of Levi’s representation of oil are framed within the critical tools of petroculture and the ‘dark green’ theorized by Heather I. Sullivan.

Keywords – Primo Levi; Science Fiction; Environmental Humanities; Ecocriticism; Oil.

Malvestio, Marco. “Esplorazioni nel verde oscuro. Tre petrotesti leviani”. *Enthymema*, n. XXXIII, *La fantascienza di Primo Levi*, a cura di Eleonora Lima, Michele Maiolani e Marco Malvestio, 2023, pp. 44-58.

<http://dx.doi.org/10.54103/2037-2426/19959>

<https://riviste.unimi.it/index.php/enthymema>

ISSN 2037-2426



Creative Commons Attribution-NonCommercial-NoDerivatives 4.0 International License

Esplorazioni nel verde oscuro. Tre petrotesti leviani

Marco Malvestio

Università degli Studi di Padova

Questo articolo prende in esame tre racconti di fantascienza di Primo Levi: “Cladonia rapida” (da *Storie naturali*, 1966, ma uscito due anni prima su *Panorama*), “Ottima è l’acqua” (da *Vizio di forma*, 1971), e “I gladiatori” (da *Lilit e altri racconti*, 1981, ma uscito originariamente su *L’automobile* nel 1976). Questi racconti intersecano, in maniere diverse, l’oggetto petrolio, e sono qualificabili, dunque, come *petrotesti* – testi che, pure senza avere direttamente come soggetto il petrolio come sostanza, discutono i suoi effetti sul mondo. Nello specifico, i primi due di questi racconti commentano la diffusione delle automobili, mentre il terzo si occupa, obliquamente, di inquinamento.¹ Sono anche, appunto, tre racconti di fantascienza: una tipologia testuale che, a dispetto della sua posizione di rilievo nell’opera leviana, non ha ricevuto sufficiente attenzione da parte della critica, ma soprattutto un genere dalla storia ricca e prolifica in Italia e insieme ingiustamente sottovalutato, che proprio negli anni di uscita dei racconti qui considerati raggiungeva la sua piena maturazione stilistica e contenutistica. Soprattutto, come si vede dalle date di uscita, la vicenda editoriale di questi racconti copre un decennio (quello a cavallo tra gli anni Sessanta e Settanta) di enorme importanza per la storia ambientale italiana. La mia tesi è che, benché appartengano a un genere tradizionalmente considerato minore, e pur non confrontandosi in maniera diretta con questioni ambientali, questi racconti riguardano precisamente i cambiamenti drammatici imposti al paesaggio italiano dal boom economico; la mia analisi adotta la lente critica della petrocultura e, insieme, del «dark green» teorizzato da Heather I. Sullivan, come strumenti per cogliere le sfaccettature e le contraddizioni della rappresentazione leviana del petrolio. È proprio la frequentazione di Levi con la fantascienza,² e la sua familiarità coi meccanismi del «cognitive estrangement» all’opera nel genere (Suvin), che gli permette di aggirare i limiti di forme di racconto più tradizionali e di gettare luce su un sistema culturale insieme oscuro e costantemente sotto gli occhi di tutti come la petrocultura.³

Nell’ultima decina d’anni, in seno alle *environmental humanities*, si è sviluppata una mole consistente di studi dedicati alla cultura del petrolio a cavallo tra raffigurazioni artistiche e osservazioni sociologiche. A innescare il dibattito sono stati alcuni rilievi dello scrittore indiano Amitav Ghosh. Recensendo nel 1992 il secondo volume del ciclo di romanzi *Cities of Salt (The Trench)*, 1991) dello scrittore saudita Abd al-Rahman Munif (un romanzo incentrato sulle attività di scavo petrolifero in Giordania come fonte tanto di arricchimento per la popolazione locale

¹ Letture di Levi alla luce delle *environmental humanities* sono state proposte da Benvegnù (che discute la fantascienza leviana alle pagine 147-176); Maiolani; e Iovino, “Un po’ troppo incorruttibile”, “Primo Levi’s Chewing Gum”, e “La libertà e i segni”.

² Sul rapporto tra Levi e la fantascienza, e sulla difficile ricezione della fantascienza leviana in anni in cui sul genere pesava ancora un veto intellettuale non indifferente, si veda il volume di Francesco Cassata; ma si vedano anche Ross, “Primo Levi’s Science Fiction” e *Primo Levi’s Narratives of Embodiment*, e Scaffai. Sintomatica della scarsa frequentazione della fantascienza da parte dei critici e dei commentatori di Levi è, per esempio, questa osservazione di Daniele Del Giudice nella sua introduzione alle *Opere complete* dell’autore, che a proposito di “Cladonia rapida” rileva che «in questo racconto [...] troviamo anticipazioni di science-fiction a noi contemporanea – *Christine*, di Stephen King, ad esempio» (xliii) – romanzo, quest’ultimo, che di fantascientifico ha ben poco, e che appartiene semmai al genere horror.

³ Per un approccio ‘speculativo’ alla petrocultura, si veda Pinkus.

Esplorazioni nel verde oscuro. Tre petrotesti leviani

Marco Malvestio

quanto di dannose ingerenze straniere), Ghosh rilevava l'assenza, nella letteratura occidentale, del petrolio come oggetto di rappresentazione. Mentre il commercio delle spezie ha prodotto opere letterarie importanti come *I Lusyadi* di Luís de Camões, il petrolio, scrive Ghosh, «has produced scarcely a single work of note. In English, for example, it has generated little apart from some more or less second-rate travel literature and a vast amount of academic ephemera» (29).

Il rilievo di Ghosh non è, forse, esatto alla lettera (non sono pochi i testi che possono essere portati come esempio, a partire da un classico della letteratura americana come *Oil!* di Upton Sinclair, 1926-27), ma segnala comunque uno scarto reale e significativo tra l'importanza essenziale del petrolio per praticamente ogni aspetto della vita moderna, e la relativa rarità delle sue rappresentazioni nella letteratura contemporanea. In effetti, è difficile pensare a un ambito delle nostre vite in cui il petrolio non rivesta un ruolo centrale: come hanno scritto Sheena Wilson, Adam Carlson e Imre Szeman, la scoperta del petrolio a Titusville, Pennsylvania nel 1859 «played a crucial role in enabling the monumental growth of human populations and of the technological innovation that we now associate with the development of modernity» (5). L'energia fornita dal petrolio ha permesso una crescita demografica ed economica senza precedenti, e a un imponente miglioramento delle condizioni di vita di amplissime fette della popolazione mondiale – ma a che prezzo?

L'impatto più ovvio e più importante del consumo di petrolio è, naturalmente, il surriscaldamento globale: il clima del pianeta Terra sta cambiando in maniera rapida e catastrofica proprio a causa delle emissioni di gas serra di cui l'anidride carbonica risultante dalla combustione del petrolio è uno dei principali. La geopolitica stessa della modernità, a partire dal colonialismo del secondo Ottocento, ruota intorno alla necessità di approvvigionamento di petrolio (Wilson, Carlson e Szeman 7). A differenza del commercio di spezie con cui traccia un parallelo Ghosh, la richiesta di petrolio è una necessità che è tutt'altro che tramontata o aggirata: il ventesimo secolo si è concluso, e il ventunesimo si è aperto, con due guerre (la prima e la seconda guerra del Golfo) che avevano come movente principale lo sfruttamento di giacimenti petroliferi. Anche a livello quotidiano, ci basta uscire dalla porta di casa per renderci conto che le città in cui abitiamo sono costruite (come vedremo meglio) in funzione alla circolazione delle automobili, e che le nostre abitudini personali e lavorative, i nostri gusti e le nostre amicizie, dipendono spesso dalla nostra capacità di spostarci in auto. Le variazioni del prezzo del greggio al barile hanno ripercussioni tangibili sui prezzi dei cibi che acquistiamo al supermercato: il sistema agricolo-industriale sarebbe impensabile senza l'energia fornita dal petrolio. Come ha scritto Frederick Buell, «it has become impossible not to feel that oil at least partially determines cultural production and reproduction on many levels. Nowadays, energy is more than a constraint; it (especially oil) remains an essential (and, to many, the essential) prop underneath humanity's material and symbolic cultures» (274).

Più di altre fonti di energia, il petrolio ha a che fare con la nostra vita anche a livello biologico. La plastica (un derivato del petrolio) non si limita a riempire le nostre case e, peggio, i nostri bidoni di rifiuti, ma riempie persino i nostri corpi, come confermato da uno studio olandese del 2022 che rileva la presenza di microplastiche nel sangue della maggioranza degli individui (Leslie et al.): la vita animale e vegetale che il processo di fossilizzazione ha trasformato in petrolio torna in circolo nei nostri fluidi corporei. Allo stesso tempo, il petrolio, come ha notato Stephanie LeMenager, si situa in una strana intersezione del piano ontologico, complicando le nostre tradizionali distinzioni di vita organica e inorganica e facendone un esempio paradigmatico di agentività materiale: «the microbial life in oil, in addition to oil's deep geologic history as life-through-time, forces questions of how biology, geology, and culture come together to define what counts as living matter» (6-7; si veda anche Sullivan, "Material Ecocriticism"). Al cuore del consumo di petrolio sta anche la vertigine della temporalità profonda dell'Antropocene. Come le attività umane sul pianeta (soprattutto nell'ultimo secolo) hanno

Esplorazioni nel verde oscuro. Tre petrotesti leviani

Marco Malvestio

avuto in un tempo rapidissimo un impatto che continuerà a produrre effetti per una durata temporale molto maggiore di qualsiasi tempo storico e di qualsiasi civiltà umana, così in meno di due secoli la società industriale ha bruciato enormi quantità di una risorsa non rinnovabile, il petrolio, che ha impiegato cinquecento milioni di anni per formarsi (Szeman 34).

A fronte di tutto questo, il rilievo di Ghosh appare, in effetti, preoccupante: dove sono i testi che parlano di petrolio? Una delle difficoltà nel rintracciarli sta nel fatto che il petrolio è, in molti modi, invisibile. Per chi vive in l'Italia, per esempio, ossia in un paese che fa parte di un sistema economico globalizzato, l'estrazione del petrolio è relegata ad un altrove geografico (l'Italia non produce che l'1% del petrolio mondiale), in cui spesso hanno un ruolo di rilievo dinamiche di potere coloniale: non si tratta di un processo immediatamente visibile nel quotidiano se non tramite i suoi effetti e i suoi derivati, che sono separati dall'attività di origine da una molteplicità di passaggi economici e industriali. Come hanno scritto Ross Barrett e Daniel Worden, il petrolio è insieme ubiquo e nascosto:

Oil is not entirely visible to us as a commodity, a fuel, a resource, or a political and economic agent, yet it is also not invisible. [...] Oil is not invisible to us as much as it is contained—in our cars' gas tanks, in pipelines, in shale, in tar sands, in distant extraction sites. We might not interact with oil as a viscous material very often, but we are aware of it as such. This gives oil a curious valence in the cultural imagination—it is foundational and ever present, yet it is also secreted away. (xvii)

Proprio per questo, Barrett e Worden suggeriscono l'espressione «cultura del petrolio» (*oil culture*, risemantizzata come *petroculture*, «petrocultura», da Wilson, Carlson e Szeman), in grado di raccogliere e rendere visibile la pluralità di forme che questo materiale prende nella società moderna. Con questa espressione gli autori designano «a dynamic field of representations and symbolic practices that have infused, affirmed, and sustained the material armatures of the oil economy and helped to produce the particular modes of everyday life that have developed around oil use in North America and Europe since the nineteenth century (and that have since become global)» (Barrett e Worden xxiv): molto più, dunque, della semplice rappresentazione diretta del petrolio, bensì un approccio che permette di intercettare le infinite, oblique maniere in cui questa sostanza si insinua (o meglio, si infiltra) nelle nostre vite.

In questo senso, e in riferimento alla letteratura, va letta anche la risposta di Graeme Macdonald alla recensione di Ghosh. Non solo Macdonald suggerisce che sia difficile individuare le tracce del petrolio nelle letterature nazionali in un contesto in cui la letteratura si va progressivamente internazionalizzando, ma aggiunge che occorre porsi, a monte, una domanda cruciale: cos'è effettivamente la letteratura del petrolio? Essendo il petrolio onnipresente nell'organizzazione materiale e simbolica delle nostre società, non possiamo forse considerare ogni opera letteraria, almeno in una certa misura, un'opera sul petrolio? (7-31) Anche per questa ragione, nei racconti di Levi che prenderò in esame i riferimenti diretti al petrolio sono assai rari; ma tutti riguardano, in senso ampio, lo sviluppo forsennato della petrocultura italiana che aveva luogo in quegli anni.

Per Ghosh (ed è una tesi che sarà ripresa con forza, a proposito dell'Antropocene più in generale, in *La grande cecità*, 2016), uno dei motivi per cui non si era ancora dato un Grande Romanzo Americano sul petrolio era non solo la tendenza a rimuovere i suoi processi (coloniali, di sfruttamento) di produzione dalla coscienza pubblica del paese, ma anche una sostanziale inadeguatezza delle forme del romanzo tradizionale. È semplicemente inconcepibile che un autore americano, nutrito dei tropi e dei temi del patrimonio romanzesco occidentale, sia in grado di affrontare la nascosta viscosità del petrolio, sostiene Ghosh: ossia di una sostanza spesso celata ai nostri occhi, dai processi produttivi violenti e globalizzati, la cui estrazione, contrariamente alla tendenza del romanzo tradizionale a legarsi a un «sense of place» nazionale e monolingue, costringe a continui scambi internazionali e interculturali («the experiences

Esplorazioni nel verde oscuro. Tre petrotesti leviani

Marco Malvestio

associated with oil are lived out within a space that is no place at all, a world that is intrinsically displaced, heterogeneous, and international»; 30). La fantascienza, invece, con la sua ambizione a rappresentare totalità vaste e a tracciare scenari di ampio respiro sia in senso culturale che ambientale, sorpassa gli ostacoli del tradizionale romanzo realistico e diventa uno strumento utile per drammatizzare le contraddizioni della petrocultura.

Per i motivi sopradetti, una ricerca dei petrotesti italiani potrebbe rivelarsi infruttuosa e frustrante, e allo stesso tempo non riuscire a essere contenuta a un libro intero: se, come ha scritto Enrico Cesaretti, «it is rare to find petroleum as a topic or a direct referent in the modern and contemporary Italian literary tradition», sono innumerevoli le opere che si prestano a essere lette nella cornice dinamica della petrocultura come teorizzata da Barrett e Worden (Cesaretti 48). In fondo, è solo per via della difficoltà delle *environmental humanities* ad affermarsi in Italia che molte opere non sono state lette in quest'ottica. Al di là di lavori che affrontano direttamente l'argomento, dal documentario di Bernardo Bertolucci *La via del petrolio* (1967) o l'incompiuto *Petrolio* di Pier Paolo Pasolini (uscito postumo nel 1992), l'ossessione futurista per l'automobile, così come romanzi e racconti picareschi quali *Fratelli d'Italia* di Alberto Arbasino (1963), *Altri libertini* di Pier Vittorio Tondelli (1980) o *Vita standard di un venditore provvisorio di collant* di Aldo Busi (1985), sono leggibili come diverse esplorazioni degli spazi del Belpaese alla luce delle nuove possibilità di movimento offerte dalla petrocultura. Queste preoccupazioni sono tutt'altro che marginali nella letteratura del secondo Novecento, ancorché da ricercarsi spesso fuori dalle piste di indagine più battute: dal 1955 al 1965 è stata attiva in Italia la rivista *Il gatto selvatico* (pubblicazione ufficiale di Eni rivolta ai dipendenti dell'azienda), diretta da Attilio Bertolucci, che vide la partecipazione di alcuni dei più importanti intellettuali italiani del tempo, da Leonardo Sciascia a Goffredo Parise, da Natalia Ginzburg a Carlo Emilio Gadda (Cesaretti 46-66).

Anche la fantascienza italiana di quegli anni è ricca di testi che si prestano agevolmente a letture petroculturali. Dino Buzzati, uno dei letterati italiani che più precocemente si confrontano con la fantascienza, pubblica nel 1954 il racconto "La peste motoria" (che tra le molte riedizioni appare anche in appendice al numero 296 di *Urania* nel 1962), che per tema si può considerare un precursore significativo di "Cladonia rapida". *Quando le radici* di Lino Aldani (1977) offre l'immagine di un'Italia ormai quasi interamente urbanizzata, e allo stesso tempo di un paese dove la benzina viene razionata, e diventa dunque uno strumento prezioso di libertà, autoaffermazione ed evasione (il romanzo, del resto, viene completato durante la crisi petrolifera degli anni Settanta). Pierfrancesco Prosperi, in opere pionieristiche come *Autocrisi* (1971) o i racconti "Una Cadillac per Natale" (1964) e "Autogrill" (1971), intercetta tanto l'evoluzione ambientale e urbanistica italiana in relazione allo sviluppo del settore automobilistico, quanto il peso culturale dell'automobile nell'immaginario del boom. Lo scrittore e divulgatore scientifico Roberto Vacca (peraltro amico di Levi e menzionato nella prefazione a *Vizio di forma* del 1987) ha usato il petrolio come spunto narrativo e caso di studio per la sua teoria sul crollo dei grandi sistemi (già affrontata in forma saggistica in *Medioevo prossimo venturo*, 1971, e in forma romanzesca in *La morte di megalopoli*, 1974) in *Greggio e pericoloso* (1975), divenuto sceneggiato RAI nel 1981. L'intera recente voga di testi eco-distopici italiani, del resto, da *Sirene* di Laura Pugno (2007) a *Cinacittà* di Tommaso Pincio (2008), da *Il quinto principio* di Vittorio Catani (2009) a *Bambini bonsai* di Paolo Zanotti (2010), da *La seconda mezzanotte* di Antonio Scurati (2011) a *XXI secolo* di Paolo Zardi (2015), fino a *Qualcosa, là fuori* di Bruno Arpaia (2016), incentrata com'è su immagini di degrado ambientale e riscaldamento climatico, può essere proficuamente letta in relazione alle attività legate al petrolio, che di questi fenomeni sono largamente responsabili.

Da un punto di vista storico, lo sviluppo della petrocultura italiana segue un percorso in linea con quello di altri paesi occidentali. Mentre la quantità di petrolio estratto in Italia è irrilevante rispetto ad altre nazioni, la sua posizione geografica al centro del Mediterraneo ne fa uno

Esplorazioni nel verde oscuro. Tre petrotesti leviani

Marco Malvestio

spazio essenziale, come nota Cesaretti, nel commercio e nella raffinazione del petrolio di produzione nordafricana e mediorientale: non a caso l'Italia ospita un numero consistente di complessi petrolchimici, alcuni dei quali sono tra i più grandi al mondo (56). Uno sguardo sulla distribuzione geografica dei centri petrolchimici, continua Cesaretti (Ferrara e Mantova in Lombardia, Priolo e Gela in Sicilia, Ravenna in Emilia Romagna, Livorno e Rosignano in Toscana, Brindisi e Manfredonia in Puglia, e Assemini Sarroch e Porto Torres in Sardegna), ne conferma l'ubiquità nel Belpaese, e permette di visualizzare le logiche di sfruttamento e di gerarchizzazione del territorio che ne hanno regolato l'edificazione, ossia «the neocolonial considerations that went into locating high-risk, polluting industrial plants in areas of poverty and low levels of education. Even though places like Mantua, Venice, Ferrara, and Ravenna may now be considered affluent urban centers, their industrial peripheries [...] were mostly populated by people who saw in the newly established plants nothing more than a good opportunity to find work» (Cesaretti 57). ENI, l'Ente Nazionale Idrocarburi che evolve nel 1953 dalla fascista AGIP, è una delle più importanti aziende italiane ed è stata una dei motori più significativi del boom economico del dopoguerra, anche grazie all'energica direzione di Enrico Mattei, la cui misteriosa morte violenta nel 1962 (il cosiddetto 'caso Mattei') ha colonizzato l'immaginario italiano in maniera capillare.

L'industrializzazione e la modernizzazione del paese che hanno avuto luogo negli anni del boom, a partire dal dopoguerra, sono state caratterizzate, nel loro sviluppo, da una sostanziale assenza di opposizione: si è trattato di processi incontrollati le cui conseguenze ambientali sono state imprevedute o, più spesso, ignorate, e in cui imprese private si sono appropriate e hanno sfruttato spazi pubblici e risorse comuni in maniere che non hanno precedenti nella storia del paese (Paolini 5). L'opinione pubblica ha rivolto poca attenzione alle conseguenze ambientali del boom economico, e quando lo ha fatto è stato prevalentemente perché si trattava di fenomeni macroscopici e impossibili da ignorare, come le nuove autostrade che attraversavano il paese deturpandone il paesaggio, o le drammatiche realtà del traffico e dell'inquinamento acustico: in generale, però, questo tipo di preoccupazioni è stato considerato elitario, un ostacolo alla liberazione di gran parte della popolazione da dure condizioni materiali (Paolini 70). Non è stato che molto tardi che altre conseguenze meno evidenti, ma non secondarie, del boom, come l'inquinamento atmosferico, sono state prese in considerazione, e a tutt'oggi certe aree italiane, come la pianura padana, sono tra le più inquinate d'Europa.⁴ Sono di conseguenza mancati, in Italia, movimenti ambientalisti in grado di agire da coscienza critica verso questo tipo di processi (Armiero e Hall 21-22): i primi risultati concreti, in questo senso, non si vedono che negli anni Ottanta, e sono prevalentemente il risultato di input esterni – l'approvazione di nuove regolamentazioni sull'ambiente fu imposta dai trattati europei, mentre il referendum sul nucleare del 1987 è il frutto di una sensibilizzazione collettiva dopo il disastro di Chernobyl (Paolini 8).

Pochi aspetti della petrocultura italiana, in ogni caso, sono più visibili dell'automobile, la cui diffusione è legata a doppio filo a imponenti e drammatici cambiamenti nel paesaggio urbano e rurale, oltre che, a livello trasversale, nella cultura italiana. Lo sviluppo del sistema industriale, soprattutto in Nord Italia, ha incoraggiato migrazioni interne, dalla campagna alle città come dal Sud al Nord. Questo movimento di masse di individui ha creato la necessità di nuove soluzioni abitative, il che a sua volta ha portato all'espansione dei centri urbani. Nell'arco di vent'anni, a partire dal 1951, le aree metropolitane avevano raddoppiato il numero di abitanti, arrivando a crescere di dodici milioni di abitanti per il 1971 (Paolini 73). Questa espansione, tuttavia, non è stata seguita da adeguati piani regolatori, e anzi ha avuto luogo spesso in maniera illegale, mentre le autorità chiudevano un occhio sul crescente abusivismo edilizio. Mentre le città continuavano a crescere, non venivano adibiti spazi alla creazione di aree verdi, col

⁴ Sulla regolamentazione delle emissioni si veda Paolini 109-122.

Esplorazioni nel verde oscuro. Tre petrotesti leviani

Marco Malvestio

risultato che per la fine degli anni Settanta le città italiane raramente avevano più di tre metri quadri di verde pro capite (0.3 e 0.5 nei casi, rispettivamente, di Palermo e Napoli), contro i 30 o 40 metri pro capite delle città di paesi come Olanda e Gran Bretagna (Bevilacqua 37-38).

Questa assenza di pianificazione urbana ebbe come conseguenza gravi mancanze nel trasporto pubblico, il che rese sempre più necessario, per individui e famiglie, possedere un'automobile – una tendenza che, a sua volta, rinforzò investimenti infrastrutturali nelle reti stradali (che sono cresciute del quattrocento per cento nella seconda metà del secolo) a discapito del trasporto su rotaia urbano ed extraurbano (le reti ferroviarie e i tram sono diminuiti del 6,32 e del 72,93 per cento rispettivamente nello stesso lasso di tempo; Paolini 90). Il numero di automobili in Italia aumenta esponenzialmente per tutta la seconda metà del Novecento: tra il 1959 e il 1963, l'acquisto di auto cresce di una media del venti per cento annuo, mentre i veicoli in circolazione passano da meno di cinque milioni nel 1964 a quasi quindici milioni nel 1974 e trenta milioni nel 1990 (Paolini 75-76 e 100). Ad oggi, l'Italia ha uno dei maggiori numeri di veicoli pro capite al mondo, con un'auto ogni 1.72 residenti (Paolini 100). Le conseguenze di una crescita così rapida e caotica, come suggeriscono questi numeri, sono facili da immaginare: nella seconda metà del secolo, nodi di traffico in grado di paralizzare intere città, e livelli di smog in grado di soffocarle, sono diventati la norma in Italia.

L'automobile, tuttavia, non è stata solo il vettore di un cambiamento materiale per il modo in cui ha contribuito a ridisegnare gli spazi urbani, ma anche e forse soprattutto il vettore di un cambiamento sociale e culturale: rendendo più raggiungibili parti remote del paese, avvicinando regioni distanti, e favorendo la mobilità individuale, l'automobile contribuisce a completare il processo di unificazione nazionale in maniera non dissimile a quanto fa negli stessi anni, dal punto di vista linguistico e culturale, la televisione (Paolini 69-70). L'automobile è al centro del primo dei tre racconti di Levi in esame, "Cladonia rapida". Il racconto, di poche pagine, è scritto col tono distaccato di una comunicazione scientifica o, al più, di un pezzo di giornalismo specializzato; a differenza della gran parte degli altri racconti di *Storie naturali*, non contiene dialoghi né personaggi, ma riporta una serie di eventi legati alla scoperta di «un parassita specifico delle automobili [...], un lichene altamente specializzato, il cui substrato unico e obbligatorio è costituito dalle strutture esterne ed interne degli autoveicoli» (Levi 46). Secondo il narratore leviano, questo lichene, che porta il nome appunto di *Cladonia rapida*, compare nel 1947-48, ossia in coincidenza dell'avvento «degli smalti gliceroftalici in sostituzione degli smalti alla nitro-cellulosa nella rifinitura delle carrozzerie» – smalti in cui sono presenti «radicali grassi e il residuo del glicerolo» (46). Il lichene, dotato di una rapidissima velocità di espansione e di trasmissione, dà luogo (soprattutto in automobili esposte alla pioggia o conservate in luoghi umidi) a delle macchie distintive, «grigio-brune, rugose, spesse da uno a tre millimetri», con al centro sempre ben visibile «il nucleo originario di infezione» (46-47). L'infezione, quindi, tende a spostarsi dalla carrozzeria all'interno della macchina, causando «disturbi vari a carico della locomozione e della funzionalità generale dell'autoveicolo» (47).

La specificazione cronologica fornita da Levi per l'inizio della diffusione di questo lichene, ossia il biennio 1947-1948, non è casuale: Levi sceglie gli anni di passaggio dall'Assemblea Costituente all'approvazione della Costituzione e all'avvio della prima legislatura, ma anche dell'implementazione del Piano Marshall, il cui contributo fu essenziale nel gettare le basi per il miracolo economico italiano. In altre parole, benché il narratore ne attribuisca la colpa a un nuovo smalto, la datazione leviana per lo sviluppo dell'infezione di *Cladonia* rimanda a un momento storico in cui l'automobile comincia effettivamente a divenire parte integrante del panorama urbano italiano. Non a caso, la diffusione del lichene, che avviene prevalentemente per contatto e vicinanza, è favorita «dall'estremo sovraffollamento dei parcheggi» (47) – lo stesso che comincia a piagare gli spazi urbani italiani negli anni in cui scrive Levi. La velocità di crescita delle macchie di lichene è una metonimia, in questo senso, per la crescita incontrollata del numero di automobili in Italia e del conseguente *sprawl* urbano.

Esplorazioni nel verde oscuro. Tre petrotesti leviani

Marco Malvestio

Un'ulteriore notazione intorno al lichene, che occupa la seconda metà del breve racconto, fornisce uno spunto apparentemente enigmatico che acquista invece senso nel contesto più ampio della petrocultura. Il lichene, secondo uno studioso, attaccherebbe in maniera diversa «auto-maschio» e «auto-femmina»: col che si allude, chiosa il narratore, «a quella rudimentale differenziazione sessuale, nota già da decenni ma sfuggita finora all'attenzione della scienza ufficiale, per cui [...] negli ambienti della General Motors si parla correntemente di “he-cars” e “she-cars”, e a Torino le forme “il Millecento” e “la Seicento” si sono imposte contro ogni logica apparente» (48). Levi muove da un dato linguistico aneddótico (la tendenza a chiamare le auto col pronome femminile in inglese, e, in italiano, a sessualizzarne di volta in volta i modelli) per mettere in luce in maniera macroscopica il legame che intercorre tra l'oggetto-automobile e la sfera sessuale. I mezzi «maschio», continua il narratore, «hanno miglior ripresa, sono duri di molleggio, delicati di carrozzeria, più propensi alle avarie di motore e di trasmissione», mentre quelle «femmina» «presentano minor consumo di carburante e di lubrificante e tengono meglio la strada, ma hanno impianto elettrico debole, e sono molto sensibili alle variazioni di temperatura e di pressione» (48). Mentre queste differenze sono visibili solo a un occhio esperto, la scoperta della *Cladonia*, che produce macchie di natura diversa su automobili di 'sesso' diverso, rende questa differenza di genere percepibile anche alla gente comune.

Queste differenze, tuttavia, erano già note al pubblico degli acquirenti, come segnalano le statistiche: le «he-cars», rileva il narratore, «costituiscono il 62 per cento delle auto acquistate da donne, e il 70 per cento di quelle acquistate da uomini con tendenze omosessuali» (meno marcata è invece la tendenza, da parte degli «uomini normali», di acquistare «she-cars») (49). Con questa notazione, Levi individua e fissa un elemento chiave della petrocultura, ossia la sessualizzazione dell'automobile come prodotto culturale. L'automobile non è semplicemente un oggetto, ma un'estensione del sé che, come notano Sheena Wilson, Adam Carlson e Imre Szeman, diventa uno strumento indispensabile «for personal independence and the successful management of a nuclear family, which in and of itself is intrinsic to the neoliberal construction of personal success» (9-10). La nebulosa di significati legati alla virilità e al successo personale è connessa a doppio filo con il possesso di un'automobile e una buona capacità di guida (un celebre motto di Margaret Thatcher, peraltro probabilmente apocrifo e dunque tanto più interessante, rileva che ogni uomo sopra i ventisei anni che si ritrovi a dover prendere un autobus può considerarsi un fallito⁵).

Se *la Seicento*, l'auto simbolo del boom economico, può essere declinate al femminile, è perché si propone come seducente strumento di indipendenza e come vettore di nuove opportunità lavorative e di impiego del tempo libero; mentre *il Millecento*, una più solida auto familiare, sarebbe logicamente il desiderio di un'acquirente femminile, cui vengono offerte nuove opportunità ma sempre ancorate alla dimensione della famiglia patriarcale. Con questo Levi allude, è chiaro, non a una *reale* inclinazione dei diversi generi a diverse auto, quanto semmai alle strategie di marketing che vi sottendono. Wilson, Carlson e Szeman continuano notando che «advertising images as well as cinematic and cultural narratives represent the largely uncritical socio-cultural acceptance of the auto-mobile as a symbol of our own individual freedoms. These ideals of liberty or emancipation have been constructed very differently according to one's subject position relative to cis-heteropatriarchal normativity» (9-10): nel contesto dunque di un immaginario socio-culturale in cui la liberazione femminile coincide con l'accesso a nuovi e diversi beni di consumo, il mercato dell'auto comincia una serie di targetizzazioni ad hoc verso le donne, promettendo, insieme all'acquisto di automobili, uno stile di vita nuovo, moderno, ed emancipato. Se il corpo femminile ipersessualizzato è stato ed è tutt'ora uno dei principali strumenti con cui si vendono i prodotti, e in particolare le auto, le

⁵ Dell'origine e della natura apocrifa di questa citazione si può leggere qui: <<https://fullfact.org/news/margaret-thatcher-bus/>> (ultimo accesso: 13 novembre 2022).

Esplorazioni nel verde oscuro. Tre petrotesti leviani

Marco Malvestio

donne si ritrovano a loro volta investite da un'intensa campagna simbolica volta a fare di loro non solo delle *commodities*, ma anche delle consumatrici (Wilson 248-249; ma si veda, per converso, anche il concetto di petro-mascolinità in Daggett).

La questione della sessualizzazione dell'automobile emerge con forza anche in "I gladiatori", il terzo in ordine cronologico dei racconti presi in esame (su questo aspetto di "Cladonia rapida" e "I gladiatori", si veda Ross, *Primo Levi's Narratives of Embodiment* 106-107). Il racconto segue il protagonista, Nicola, trascinato di malavoglia allo stadio dalla fidanzata Stefania: nell'arena, come diventa sempre più chiaro col procedere del racconto, si fronteggiano i 'gladiatori' del titolo. Il lettore, poi, vede svolgersi davanti agli occhi di Nicola una versione meccanizzata della corrida in cui gladiatori appiedati e muniti di martello devono schivare e colpire delle automobili lanciate contro di loro. Ne "I gladiatori", già dal primo paragrafo, questo tipo di spettacolo viene legato a doppio filo a un'idea di virilità. Nicola, infatti, si decide a recarsi finalmente allo stadio su insistenza della fidanzata, che da lungo tempo gli estorce la promessa di portarcela. Stefania è stanca delle sue «insulse ragioni umanitarie», tanto più che allo stadio «ci andavano tutti i colleghi di lui, e anche (ahimè!) le colleghe di lei»; se non ce l'avesse portata, Nicola «l'avrebbe pagata cara, lo sapeva: con sgarbi, bronci, rifiuti. Forse anche con qualcosa di peggio, c'era in giro quel suo cugino con la barba bionda...» (664). L'automobile, qui, viene tematizzata molto esplicitamente come elemento legato alla sfera sessuale, e a maggior ragione perché viene permesso al suo potenziale di violenza di sprigionarsi: se Nicola, a differenza dei colleghi, non partecipa al mondo dell'automobile, magari per delle remore «umanitarie» che vengono subito derubricate come insulse, rischia non solo dei problemi nella coppia, ma addirittura, come è velato nell'allusione al cugino, un tradimento o un abbandono. Nicola, in altre parole, deve essere all'altezza di un modello di virilità legato a doppio filo alla petrocultura.⁶ Il desiderio di violenza che anima Stefania nelle prime pagine del racconto viene però presto frustrato dal suo realizzarsi: quando finalmente, davanti agli occhi degli spettatori, si svolge una scena particolarmente cruenta, tanto lei quanto Nicola sono presi da un moto di disgusto. Cionondimeno, mentre la volontà di godere dello spettacolo dello scontro uomo-auto, e l'idea di maschilità che ad esso è sottesa, può venire esplicitata (e infatti il racconto si apre con un lungo paragrafo in cui il narratore elenca le molte ragioni di Stefania e i molti modi in cui ha fatto pressione su Nicola), il rifiuto di questo trinomio auto-violenza-virilità non si può dire, nel contesto di una civiltà che lo celebra così forsennatamente: Stefania sprofonda in un mutismo che le permette al più di negarsi, ma non di articolare il suo disgusto (la terzultima frase del racconto si apre con una triplice anafora di «rifiutò», il cui soggetto è proprio Stefania), e lo stesso Nicola si accorge di sentirsi stanco e svogliato.

L'aspetto più interessante che emerge in "Cladonia rapida", tuttavia, è forse il fatto che il «parassita» sia un lichene, (ossia un vegetale, per quanto particolare, in quanto costituito dal rapporto simbiotico tra un fungo e un'alga), il che permette di leggere il racconto alla luce della categoria di *verde oscuro* teorizzata da Heather I. Sullivan. Sullivan legge tre opere di fantascienza (*Dune* di Frank Herbert, 1965; *La strada* di Cormac McCarthy, 2006; *La ragazza meccanica* di Paolo Bacigalupi, 2009) alla luce dei recenti dibattiti sul petrolio, mettendo però in risalto il legame tra mondo vegetale e combustibili fossili. Questo legame non si limita all'impatto che i combustibili fossili hanno sul clima del pianeta, e dunque anche sul regno vegetale, ma va più in profondità, dato che il petrolio è composto, piuttosto letteralmente, di piante (fitoplancton) e animali (zooplancton) fossilizzati: «while petroleum is certainly "dark" in terms of its environmental impact, it is also technically "green"» (Sullivan, "Petro-texts" 152). Il racconto del

⁶ È interessante notare che *Crash* di James G. Ballard, forse l'opera che indaga più approfonditamente e morbosamente il rapporto tra sessualità, automobile e violenza, esce nel 1973 ma non è tradotto in Italia fino al 1990, mentre la prima versione di questo racconto appare nel 1976: meriterebbe forse un approfondimento scoprire se Levi abbia avuto modo di leggerne l'edizione inglese, o se un'idea tutto sommato simile sia germinata autonomamente nell'immaginazione dei due scrittori.

Esplorazioni nel verde oscuro. Tre petrotesti leviani

Marco Malvestio

petrolio, dunque, è sempre anche un racconto che ha al centro una forma peculiare e in parte contraddittoria di agentività vegetale, un'agentività che passa attraverso la re-immissione della sostanza vegetale fossilizzata all'interno del motore a scoppio.

Gli esseri umani faticano a riconoscere e a decifrare l'agentività vegetale. In quanto animali, tendiamo ad associare la vita col movimento, mentre le piante, che pure si muovono (sia come specie, diffondendosi, sia come individui, reagendo agli stimoli dell'ambiente), lo fanno con temporalità troppo lente perché il loro moto risalti ai nostri occhi. Le piante rappresentano una forma lontanissima da quello che noi tendiamo a considerare 'vita', e insieme inquietantemente contraddittoria: apparendoci immobili e allo stesso tempo disturbandoci con la loro crescita smodata, sensibili ma senza che sia possibile comunicarvi, le piante sono state costantemente relegate ai gradini più bassi dell'essere dalla filosofia occidentale.⁷ Eppure, per quanto la nostra percezione e la nostra cultura ci dicano il contrario, le piante sono vive, anche se di una vita che ora somiglia, ora non somiglia alla nostra. Reinterpretandole all'interno della cornice del verde oscuro, Sullivan mette invece in mostra i modi obliqui e inquietanti in cui le piante esercitano la loro agentività sul mondo e insieme si fanno vettori del ritorno di un represso ecologico nella petrocultura:

Plants move with growth, by taking advantage of wind, water, and animal activity, and they spread as wildly colonial pioneering species at every opportunity. Now they move as oily fuels. Even though the green stuff enabling our very being may seemingly disappear in our imaginations under the spinning wheels on our streets, there should be no doubt that beyond the freeway the fossil-fuels are other forms of the mobile, vegetal that is "green", albeit not in the way we usually understand the environmentalist sense of the color. ("Petro-texts" 153)

Scegliendo un lichene come parassita delle automobili, dunque, "Cladonia rapida" punta proprio a questo legame nascosto tra petrolio e mondo vegetale. Il lichene non sarebbe che la manifestazione esterna ed estemporanea di un rapporto profondo ed esteso nel tempo per centinaia di milioni di anni; la sua azione sulla carrozzeria e gli interni delle auto diventa interpretabile così come la manifestazione dell'agentività fantasma del fitoplancton divenuto carburante.

La profonda oscurità del verde evocato nel racconto mette in mostra in maniera ancora più esplicita come l'agentività del vegetale passi attraverso il carburante. In questa luce è infatti da interpretare un dettaglio inquietante che il narratore leviano aggiunge a proposito della *Cladonia rapida*, ossia la sua trasmissibilità all'essere umano: «in un caso, per ora isolato ma preoccupante, è stato coinvolto il proprietario di un autoveicolo, che ha dovuto ricorrere a cure mediche per una diffusa e tenace infezione da Cladonia sul dorso delle mani e sull'addome» (47). Queste osservazioni sono rafforzate anche da due ulteriori note, che chiudono il racconto. Anzitutto, concludendo il discorso intorno al 'genere' delle automobili, il narratore nota le statistiche delle collisioni automobilistiche che, segnalando una leggera tendenza a scontri «eterosessuali» tra auto di sessi diversi, fanno pensare che «almeno in un caso su dieci, si ha la sovrapposizione di una rudimentale volontà (o iniziativa) della macchina sulla volontà (o iniziativa) umana» (49). Infine, nelle ultime righe del racconto, il narratore nota *en passant*, ripromettendosi di trattare l'argomento più diffusamente in seguito, che è stato possibile «dimostrare e fotografare tracce evidenti di tessuto nervoso nella tiranteria dello sterzo della Opel-Kapitän» (Levi 50).

Questi dettagli sono, a mio avviso, da leggersi insieme nella cornice del verde oscuro proposta da Sullivan. Un caso di contaminazione umana del parassita delle auto, la manifestazione di volontà da parte delle automobili (tutte automobili, sia chiaro, infette dal lichene, senza il quale non sarebbe possibile ricavare statistiche sul loro sesso), e infine l'ibridazione tra i tessuti

⁷ Sulla dimensione problematica dell'agentività vegetale si vedano Hall; Keetley; Marder, "Vegetal Anti-Metaphysics" e *Plant Thinking*; e Malvestio 119-144.

Esplorazioni nel verde oscuro. Tre petrotesti leviani

Marco Malvestio

organici e inorganici: sono tre notazioni che rientrano nel rapporto complesso tra agentività umana, vegetale e del petrolio che si dà nell'automobile come oggetto fisico e culturale. Che l'automobile finisca per avere una volontà propria, e in parte per farsi essa stessa il proprio guidatore, come suggerisce lo sterzo intrecciato di nervi, rimanda alla più ampia dimensione sociale dell'automobile come fenomeno di massa: fondamento di una cultura e di un sistema economico, l'automobile è, come fenomeno sociale, così più grande del singolo individuo che si può dire sia animata da una propria volontà. Similmente, se il parassita delle macchine può aggredire anche i tessuti umani è solo perché l'automobile è diventata così essenziale alla vita umana da risultarvi inscindibile (per lo stesso motivo, gli scontri nell'arena de "I gladiatori" non hanno luogo, come in certi triti tropi fantascientifici, tra esseri umani, ma tra esseri umani e automobili, ancorché pilotate).

Il terzo racconto in esame, "Ottima è l'acqua", si riferisce scopertamente a un altro snodo cruciale della petrocultura, ossia l'inquinamento, qui velato dietro il racconto apocalittico di un mondo in cui l'acqua aumenta progressivamente di viscosità.⁸ Come "Cladonia rapida", anche "Ottima è l'acqua" ha un narratore di prima persona (che si rivela tale solo verso il finale, con il passaggio al noi) che adotta i modi dell'esposizione scientifica distaccata e riassuntiva, preceduta (nelle prime due sezioni) da un bozzetto più marcatamente narrativo in cui si racconta la scoperta di questa crescita di viscosità da parte di Boero, un giovane chimico torinese. Avendo ottenuto da poco il posto, Boero è costretto dal suo direttore a un'attività tediosa e, a suo giudizio, inutile, ossia «verificare il valore del coefficiente di viscosità dell'acqua» (355). I risultati dell'esame di Boero presentano, tuttavia, una serie di piccole anomalie che portano a uno scontro col direttore, Curti, e all'abbandono del posto di lavoro da parte di Boero per una settimana, che questi passa a rimuginare e a girellare. Proprio durante uno di questi giri, lungo il Sangone, Boero si accorge che l'acqua del fiume ha qualcosa di strano, parendogli in qualche modo «meno mobile, meno viva» (357). Prelevato un campione dell'acqua del Sangone e analizzato in laboratorio, Boero rileva dunque che l'acqua del fiume è «mostruosa: 1,300 centipoise a 20°C, il 30 per cento di più del valore normale» (358). Qui il racconto accelera, e mostra i risultati di questo incremento di viscosità: rallentamenti delle correnti, morte della vegetazione, piogge acide, e infine la corruzione degli umori del corpo umano.

Come si vede bene dalla sinossi del racconto, in "Ottima è l'acqua" non si parla mai esplicitamente di petrolio; eppure, le caratteristiche di quest'acqua «mostruosa» richiamano da vicino gli effetti dell'inquinamento causato dagli idrocarburi, che proprio negli anni in cui usciva il racconto cominciava a mostrarsi in Italia con tutta la sua gravità. Già la descrizione dell'acqua «meno mobile, meno viva» del Sangone va in questa direzione: «le cascatelle non trascinavano bolle d'aria, la superficie era meno increspata, anche lo scroscio non sembrava quello, era più sordo, come attutito»; quando Boero vi getta un sasso, «le onde circolari erano lente e pigre, e si smorzarono prima di raggiungere la sponda» (357). Il paragone col petrolio, oltre che figurale, è evocato con chiarezza dal narratore, che commenta che «le correnti fluivano silenziose e torpide, senza mormorio, come una colata d'olio esausto» (358). Circa la contaminazione delle acque ad opera del petrolio, Levi poteva avere in mente disastri come il naufragio della SS Torrey Canyon, che nel 1967 riversò tra i 94 e i 164 milioni di litri di greggio al largo della costa sud-occidentale del Regno Unito (il Delta del Po viene descritto dal narratore in una

⁸ Nella postfazione all'edizione di *Vizio di forma* del 1987, Levi dedica un paragrafo al racconto e ad alcune scoperte scientifiche di poco successive: «Quanto a "Ottima è l'acqua", poco dopo la sua pubblicazione lo *Scientific American* ha riportato la notizia, di fonte sovietica, di una "poliacqua" viscosa e tossica simile per molti versi a quella da me anticipata: per fortuna di tutti le esperienze relative si sono dimostrate non riproducibili e tutto è finito in fumo. Mi lusinga il pensiero che questa mia lugubre invenzione abbia avuto un effetto retroattivo ed apotropaico. Si rassicuri quindi il lettore: l'acqua, magari inquinata, non diverrà mai viscosa, e tutti i mari conserveranno le loro onde» (180). A questo proposito si veda Icardi.

Esplorazioni nel verde oscuro. Tre petrotesti leviani

Marco Malvestio

maniera che ricorda proprio le immagini dei disastri petroliferi nell'oceano: «era circondato da un alone giallastro del raggio di venti chilometri»; 358); ma va ricordato che, pure in maniera meno spettacolare, ogni anno si riversano in mare mille tonnellate d'olio.⁹

A questo quadro, Levi aggiunge un dettaglio, ossia la presenza di piogge di quest'acqua «mostruosa»: «la pioggia era viscosa, drenava con difficoltà e ristagnava nei campi, che si impaludarono» (358); «le gocce», continua il narratore, «erano grevi e grosse, come piccole vesciche, fendevano l'aria con un lieve sibilo, e si spiaccicavano al suolo con uno schiocco particolare. [...] Bagnato di quest'acqua, l'asfalto diventava viscido, ed era impossibile circolarvi sopra coi veicoli gommati» (359). Viscosità e viscidità di quest'acqua sono entrambe spie che rimandano all'area semantica del petrolio: e non è un caso che qui Levi evochi quella particolare forma di inquinamento atmosferico che sono le piogge acide, che sono appunto il risultato dell'emissione di ossidi di azoto e anidride solforosa nei processi industriali e, soprattutto, nell'uso dei veicoli a motore.¹⁰ Le piogge acide, che non sono piogge di petrolio, vanno comunque lette nel quadro più ampio della petrocultura come un prodotto della modernità industriale; e che Levi immagina tra le conseguenze di questa «viscosità» dell'acqua proprio un fenomeno così strettamente legato al sistema economico-industriale reso possibile dai combustibili fossili (e un fenomeno, per di più, che proprio negli anni a ridosso della pubblicazione del racconto cominciava a essere raccontato su pubblicazioni generaliste e specializzate) è indice della volontà leviana di velare dietro la figura dell'acqua i problemi di inquinamento del paese. Se lette in rapporto all'inquinamento di idrocarburi, le ultime frasi del racconto («il male ci ha colti di sorpresa, prima che lo comprendessimo»; 360) paiono quasi profetiche.

Come nel caso di “*Cladonia rapida*”, che l'espedito immaginifico del racconto di fantascienza nasconde riferimenti a problemi decisamente attuali non è l'unico motivo di interesse; “Ottima è l'acqua” non è soltanto una metafora dell'inquinamento, ma contiene, nella sua conclusione, una nota ulteriore che illumina la dimensione paradossale della petrocultura. L'acqua viscosa, infatti, penetra nell'organismo umano: «così tutti gli umori dei nostri corpi si sono addensati e corrotti. [...] I nostri cuori, pompe miserevoli progettate per l'acqua di un altro tempo, si sfiancano dall'alba all'alba per intrudere il sangue viscoso entro la rete dei vasi; moriamo a trenta, a quarant'anni al massimo, di edema, di pura fatica, fatica di tutte le ore, senza pietà e senza soste, che pesa in noi dal giorno della nascita, e ci impedisce ogni movimento rapido o prolungato» (359). Questo dettaglio richiama quanto detto in apertura sulla complessità ontologica del petrolio come liquido che fluisce attraverso confini diversi – vita e non vita, vita fossile ed energia. L'idea che il petrolio penetri nel sangue poteva sembrare fantascientifica nel 1971, ma (vale la pena di ribadirlo) lo è decisamente meno in un mondo in cui le microplastiche si fanno effettivamente strada nel nostro apparato circolatorio; soprattutto, però, è un'idea che rileva l'inscindibilità dell'uomo dal petrolio come base di un intero sistema culturale e produttivo.

Come nel caso dell'infezione di *Cladonia*, la fantascienza di Levi descrive una contaminazione che è già avvenuta, e ne segnala la natura paradossale: come il petrolio, una sostanza lenta, ancestrale e ctonia, ha reso possibile l'accelerazione del mondo moderno e la Grande Accelerazione dell'Antropocene (una sostanza che, estratta dalle profondità della Terra e del tempo, ha reso possibile alla specie umana l'esplorazione dello spazio), facendosi veicolo insieme di creazione e distruzione, così la sua immissione nel corpo umano rende invece

⁹ Così i dati dell'International Tanker Owners Pollution Federation, consultabili presso: <<https://rivercleaning.com/it/2020/12/il-veleno-dei-mari-cosa-sappiamo-della-contaminazione-da-olio/>> (ultimo accesso: 13 novembre 2022).

¹⁰ Per un riassunto del fenomeno, si veda De Michele. L'inquinamento nell'Italia del boom non è stato, ovviamente, limitato al solo consumo di petrolio; sulla radicalità dell'inquinamento da diossina, per esempio, sul modo in cui ha influenzato la vita di intere comunità, e sulla complessità di tracciare e raccontare l'azione di questo elemento tossico, si veda il recente libro di Seger.

Esplorazioni nel verde oscuro. Tre petrotesti leviani

Marco Malvestio

quest'ultimo lento e inabile a «ogni movimento rapido o prolungato»; da strumento di accelerazione e velocità, il petrolio riporta così l'essere umano a una dimensione sotterranea e mortuaria, dimostrando «la naturale malignità delle cose inanimate» (356) e rivelando la sua complessità ontologica. Se con l'Antropocene l'umanità è divenuta, per citare Dipesh Chakrabarty, una forza non più solo biologica, ma geologica, le storie di Levi mostrano, nella loro trattazione del petrolio, la contraddizione profonda di questo passaggio.

Funding Acknowledgement

This project has received funding from the European Union's Horizon 2020 research and innovation programme under the Marie Skłodowska-Curie grant agreement No. 890656.

Bibliografia

- Armiero, Marco, e Marcus Hall. "Il Bel Paese: An Introduction". *Nature and History in Modern Italy*, a cura di Marco Armiero e Marcus Hall, Ohio UP, 2010, pp. 1-12.
- Barrett, Ross, e Daniel Worden. "Introduction". *Oil Culture*, a cura di Ross Barrett e Daniel Worden, U of Minnesota P, 2014, pp. xvii-xxxiii.
- Benvegnù, Damiano. *Animals and Animality in Primo Levi's Work*. Palgrave Macmillan, 2018.
- Bevilacqua, Piero. "The Distinctive Character of Italian Environmental History". *Nature and History in Modern Italy*, a cura di Marco Armiero e Marcus Hall, Ohio UP, 2010, pp. 15-32.
- Buell, Frederick. "A Short History of Oil Cultures: Or, the Marriage of Catastrophe and Exuberance". *Journal of American Studies*, vol. 46, no. 2, 2012, pp. 273-293.
- Cassata, Francesco. *Fantascienza?* Einaudi, 2016.
- Cesaretti, Enrico. *Elemental Narratives. Reading Environmental Entanglements in Modern Italy*. The Pennsylvania State UP, 2020.
- Chakrabarty, Dipesh. "The Climate of History: Four Theses." *Critical Inquiry*, vol. 35, 2009, pp. 197-222.
- Daggett, Cara. "Petro-masculinity: Fossil Fuels and Authoritarian Desire". *Millennium*, vol. 47, no. 1, 2018, pp. 25-44.
- De Michele, Carmen. "Acid Rain". *Encyclopedia of Consumption and Waste. The Social Science of Garbage*, a cura di Carl A. Zimring e William L. Rathje, SAGE, 2012, pp. 1-2.
- Del Giudice, Daniele. "Introduzione". *Opere complete, Primo Levi*, a cura di Marco Belpoliti, Einaudi 2016, vol. 1, pp. ix-li.
- Ghosh, Amitav. "Petrofiction". *The New Republic*, 2 marzo 1992, pp. 29-34.
- Hall, Matthew. *Plants as Persons. A Philosophical Botany*. State University of New York P, 2011.
- Icardi, Mario. "Poliacqua e altre storie". *La chimica e la società*, 15 novembre 2017, consultabile presso: <<https://ilblogdellasci.wordpress.com/2017/11/15/poliacqua-e-altre-storie/>> (ultimo accesso: 13 novembre 2022).
- Iovino, Serenella. "La libertà e i segni. Un'interpretazione biosemiotica di Primo Levi. (Con un pensiero sul virus)". *Quaderni d'Italianistica*, vol. 43, no. 2, 2022, pp. 7-31.

Esplorazioni nel verde oscuro. Tre petrotesti leviani

Marco Malvestio

- . “Un po’ troppo incorruttibile?. Ecologia, responsabilità e un’idea di trascendenza”. *L’analisi linguistica e letteraria*, vol. 2, 2016, pp. 21-34.
- . “Primo Levi’s Chewing Gum: A Semantics of Resistance for the Anthropocene”. *Italy and the Ecological Imagination: Ecocritical Theories and Practices*, a cura di Damiano Benvegnù e Matteo Gilebbi, Vernon Press, 2022, pp. 21-38.
- Keetley Dawn. “Introduction. Six Theses on Plant Horror; or, Why Are Plants Horrifying?” *Plant Horror. Approaches to the Monstrous Vegetal in Fiction and Film*, a cura di Dawn Keetley e Angela Tenga, Palgrave Macmillan, 2016, pp. 1-30.
- LeMenager, Stephanie. *Living Oil: Petroleum Culture in the American Century*. Oxford UP, 2014.
- Leslie, Heather A., et al. “Discovery and quantification of plastic particle pollution in human blood”. *Environment International*, vol. 163, 2022.
- Levi, Primo. *Tutti i racconti*, a cura di Marco Belpoliti, Einaudi, 2015.
- Macdonald, Graeme. “Oil and World Literature”. *American Book Review*, vol. 33, no. 3, 2012, pp. 7-31.
- Maiolani, Michele. “Cultural and Ecological Extinction in Primo Levi’s Science-Fiction”. *Italian Science Fiction and the Environmental Humanities*, a cura di Daniel Finch-Race, Emiliano Guaraldo, e Marco Malvestio, Liverpool UP, 2023, pp. 31-44.
- Malvestio, Marco. *Raccontare la fine del mondo. Fantascienza e Antropocene*. nottetempo, 2021.
- Marder, Michael. *Plant Thinking. A Philosophy of Vegetable Life*. Columbia UP, 2013.
- . “Vegetal Anti-Metaphysics: Learning from Plants”. *Continental Philosophical Review*, vol. 44, 2011, pp. 469-489.
- Paolini, Federico. *Environment and Urbanization in Modern Italy*. U of Pittsburgh P, 2020.
- Pinkus, Karen. *Fuel: A Speculative Dictionary*. U of Minnesota P, 2016.
- Ross, Charlotte. *Primo Levi’s Narratives of Embodiment: Containing the Human*. Routledge, 2011.
- . “Primo Levi’s Science-Fiction”. *The Cambridge Companion to Primo Levi*, a cura di Robert Gordon, Cambridge UP, 2007, pp. 105-18.
- Scaffai, Niccolò. “Gli animali di Primo Levi. Straniamento, memoria e stereotipo (tra *Storie naturali* e *I sommersi e i salvati*)”. *La modernità letteraria*, vol. 10, 2017, pp. 93-104.
- Seger, Monica. *Toxic Matters. Narrating Italy’s Dioxine*. U of Virginia P, 2022.
- Sullivan, Heather I. “Material Ecocriticism and the Petro-text”. *The Routledge Companion to the Environmental Humanities*, a cura di Ursula K. Heise, Jon Christensen e Michelle Niemann, Routledge, 2017, pp. 414-423.
- Sullivan, Heather I. “Petro-Texts, Plants, and People in the Anthropocene: The Dark Green”. *Green Letters*, vol. 23, no. 2, 2019, pp. 152-167.
- Suvin, Darko. *Metamorphoses of Science Fiction. On the Poetics and History of a Literary Genre*. Yale UP, 1979.
- Szeman, Imre. “The Cultural Politics of Oil: On *Lessons of Darkness* and *Black Sea Flies*”. *Polygraph*, vol. 22, 2010, pp. 33-45.
- Wilson, Sheena. “Gendering Oil: Tracing Western Petrosexual Relations”. *Oil Culture*, a cura di Ross Barrett e Daniel Worden, U of Minnesota P, 2014, pp. 244-264.

Esplorazioni nel verde oscuro. Tre petrotesti leviani

Marco Malvestio

Wilson, Sheena, Adam Carlson, e Imre Szeman. "On Petrocultures: Or, Why We Need to Understand Oil to Understand Everything Else". *Petrocultures. Oil, Politics, Culture*, a cura di Sheena Wilson, Adam Carlson e Imre Szeman, McGill-Queen's UP, 2017, pp. 3-20.