

degli sfollati) per controllare la realtà. Dallo spazio immaginario (la carta geografica nel centro di Torino) si passò allo spazio reale: non più luoghi lontani ed esotici, «bandierine» da spostare seguendo le fotografie pubblicate dai giornali, ma luoghi ormai familiari, i nostri mari, le nostre coste, le nostre città, tutti elementi già conosciuti, già pensabili nella loro concretezza di abitanti, di tradizioni, di abitudini.

Oltre che allo spazio immaginario, la coppia allargamento-restringimento può applicarsi anche alla realtà dello spazio sociale. Si pensi all'importanza, nei confronti dell'esistenza collettiva, assunta dall'emergere – in guerra – di un nuovo concetto di mobilità che vedeva accentuatamente ridotti gli spazi in cui era possibile muoversi, vivere. Le difficoltà dei trasporti urbani ed extraurbani erano il dato più macroscopico di questo fenomeno: le distanze parevano essersi mostruosamente allungate; allentatisi i collegamenti tra città e città, difficili anche quelli tra il centro e la periferia, la geografia dell'Italia (specialmente di quella occupata dai tedeschi) parve frantumarsi in tanti piccoli mondi separati: la famiglia, il quartiere, la comunità, il villaggio.

A Torino, ad essere colpiti furono dapprima gli spostamenti con le auto private, per le quali, il 18 febbraio 1941, fu comunicato il divieto di circolazione nelle giornate festive: «Si dispone, – scriveva inoltre «La Stampa», – che gli agenti di polizia segnalino [...] alle competenti autorità il numero di targa delle autovetture trovate a sostare presso teatri, cinematografi, caffè e altri luoghi di ritrovo. Agli utenti di tali vetture sarà ritirata la licenza di circolazione»²⁹. Le «limitazioni in fatto di carburanti e di pneumatici» imposero successive restrizioni anche alle «auto pubbliche»: «Il tassì, – ammoniva «La Stampa», – «non può essere considerato un mezzo di circolazione comune, normale, di tutti i giorni e di tutte le ore. Lo si deve usare per motivi strettamente necessari quando proprio non se ne può fare a meno»³⁰. Poi – per risparmiare elettricità – toccò ai tram: fermate «diradate», con l'invito «ad evitare l'uso del tram per coprire tratti brevi», corse ridotte (nel 1942)³¹ tra le 9.30 e le 11 e tra le 15.30 e le 17 e infine, dopo il marzo 1943, rallentamento delle partenze dal capolinea (solo ogni 30 minuti) dopo le 21³².

²⁹ Cfr. *Tutte le autovetture ferme nelle giornate festive*, in «La Stampa», 18 febbraio 1941. Ma la circolazione delle auto private era stata immediatamente colpita dai provvedimenti relativi al razionamento del carburante. A partire dal novembre 1939 le disponibilità della benzina tesserata risultarono essere pari a 30 litri al mese per vettura.

³⁰ Cfr. *Il problema del tassì, due parole al pubblico e tre agli autisti*, in «La Stampa», 25 febbraio 1941.

³¹ Cfr. *Il servizio tramviario ridotto*, in «La Stampa», 15 febbraio 1942.

³² Cfr. *Tram di notte*, in «La Stampa», 5 marzo 1943.