

Ci si spostava prevalentemente a piedi o in bicicletta. Le strade cittadine si popolarono di carretti a mano, robusti cavalli da traino, motofurgoni a carbonella. La bicicletta, nonostante il suo alto prezzo d'acquisto (si pagavano dalle 8 alle 12 000 lire per una Legnano o una Benotto), era il mezzo di trasporto più diffuso³³. Dopo l'8 settembre fu imposto ai ciclisti l'obbligo di un apposito «permesso» per circolare durante le ore di oscuramento. In seguito (dal 29 febbraio 1944), per scoraggiare le azioni dei partigiani, questo obbligo fu esteso anche alle ore diurne. La bicicletta doveva essere denunciata da tutti in Questura, ma le famiglie dei renitenti alla leva e dei disertori dovevano obbligatoriamente consegnarle in Municipio, ordine che valeva anche per chi – senza specifiche necessità di lavoro – possedeva una bici con portabagaglio³⁴. Circolare a piedi creava meno problemi burocratici. Per i pedoni vigeva soltanto la norma di tenere la sinistra e di camminare sui marciapiedi. Elementari regole di prudenza consigliavano di muoversi a rispettosissima distanza dai muri per evitare le macerie cadenti dalle case pericolanti e non ancora demolite. Si finiva, così, per camminare tutti al centro della strada, in una confusione di carri, pedoni, tricicli e cavalli.

Per recarsi fuori città si affrontavano viaggi che assumevano connotati epici in stridente contrasto con la brevità delle distanze da percorrere. Torino-Milano, in treno, uno dei percorsi più tradizionali per i torinesi, quasi un prolungamento naturale dei loro movimenti urbani: con la guerra, e con l'occupazione tedesca, quel viaggio durava 5 ore e 45 minuti, trasformato in una lunga sequenza di soste, minutamente descritte in questo brano del «diario» di Carlo Chevallard:

11 agosto 1944. Treno lunghissimo (venti e più carrozze) con diversi vagoni riservati alle Forze Armate; ho il biglietto di I, ma se l'avessi di III sarebbe la stessa cosa [...]. Partiamo alle 15 in orario: Porta Susa, Settimo, Brandizzo. Appena oltre Brandizzo, primo rallentamento: ponte sul Malone. Il ponte è quasi intatto, ma i binari sono stati riparati in più punti. Il treno, passato il ponte, non riprende neppure la corsa, perché a un paio di chilometri vi è il ponte sull'Orco questo assai più sconquassato: è incrinato, squarciato in diversi punti e il treno transita su un unico binario poggiato direttamente su delle traverse in ferro sostenute da pali. Il treno transita a passo d'uomo e mentre la seconda parte è ancora sul ponte, si ferma: il disco a duecento metri di distanza è chiuso. La gente comincia a agitarsi: c'è l'allarme? Non c'è? Ci sono aerei? I ferrovieri interpellati rispondono che non credono,

³³ All'inizio ci fu una vera e propria campagna promozionale nei confronti dell'uso della bicicletta, varata soprattutto nel tentativo di limitare i consumi di carburante. Cfr. *I buoni per la benzina*, in «La Stampa», 7 settembre 1939.

³⁴ Il divieto assoluto di circolare in bicicletta entro la cinta daziaria fu stabilito il 21 luglio 1944, in seguito a un attentato compiuto da un partigiano in bicicletta contro un ufficiale fascista davanti all'albergo Patria. Il divieto fu poi revocato l'11 agosto.