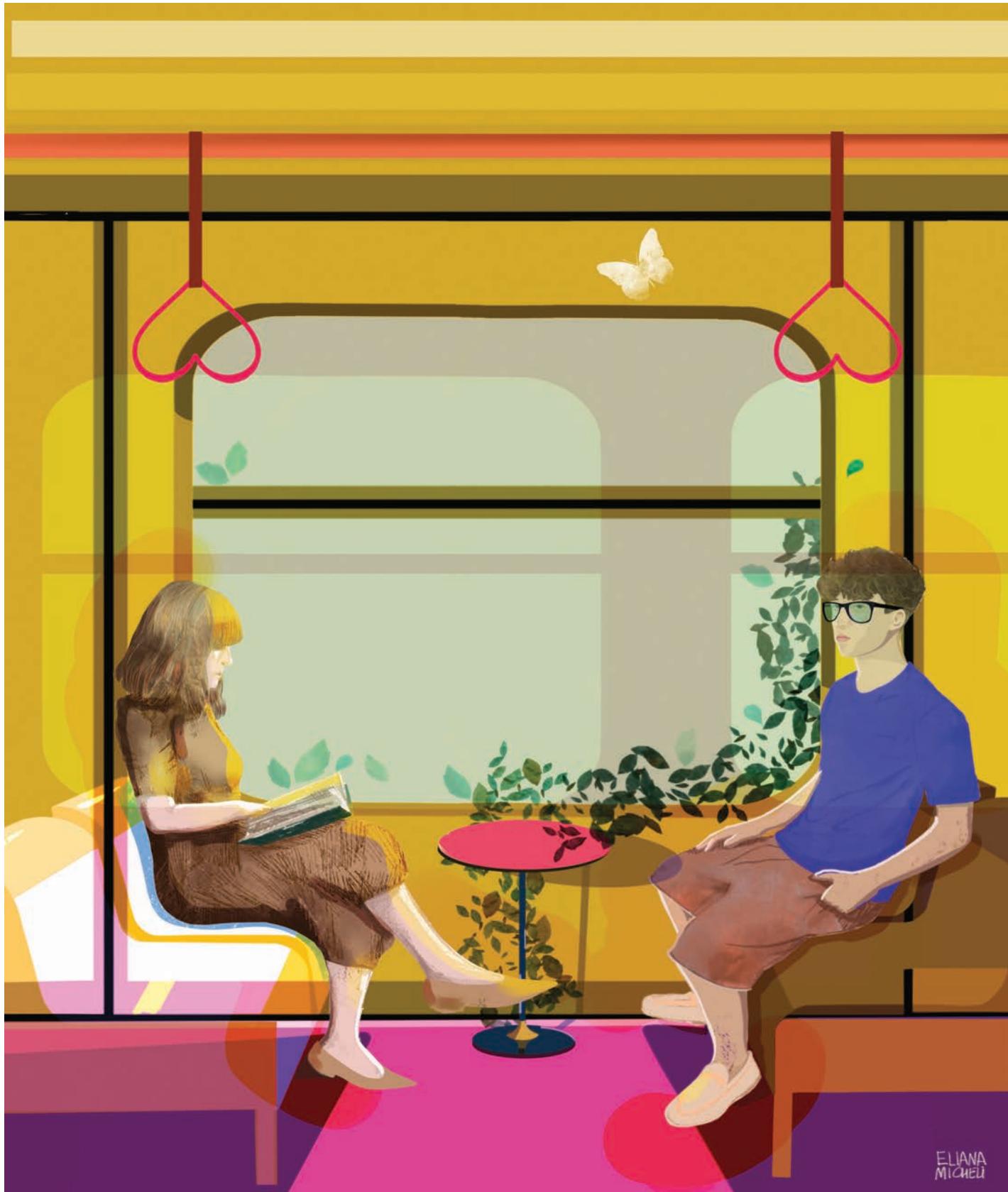


T IL MAGAZINE GHE TI PORTA LONTANO, RESTANDO IN CITTÀ.

GDB

02.2026

Supplemento al numero 34 del Giornale di Brescia del 4 febbraio 2026 - stampato da CSQ Centro Stampa Quotidiani di Erbusco (BS)



Tram
Brescia

direttore
NUNZIA VALLINI

in redazione
Sara Polotti
Ilaria Rossi
Giovanna Zenti

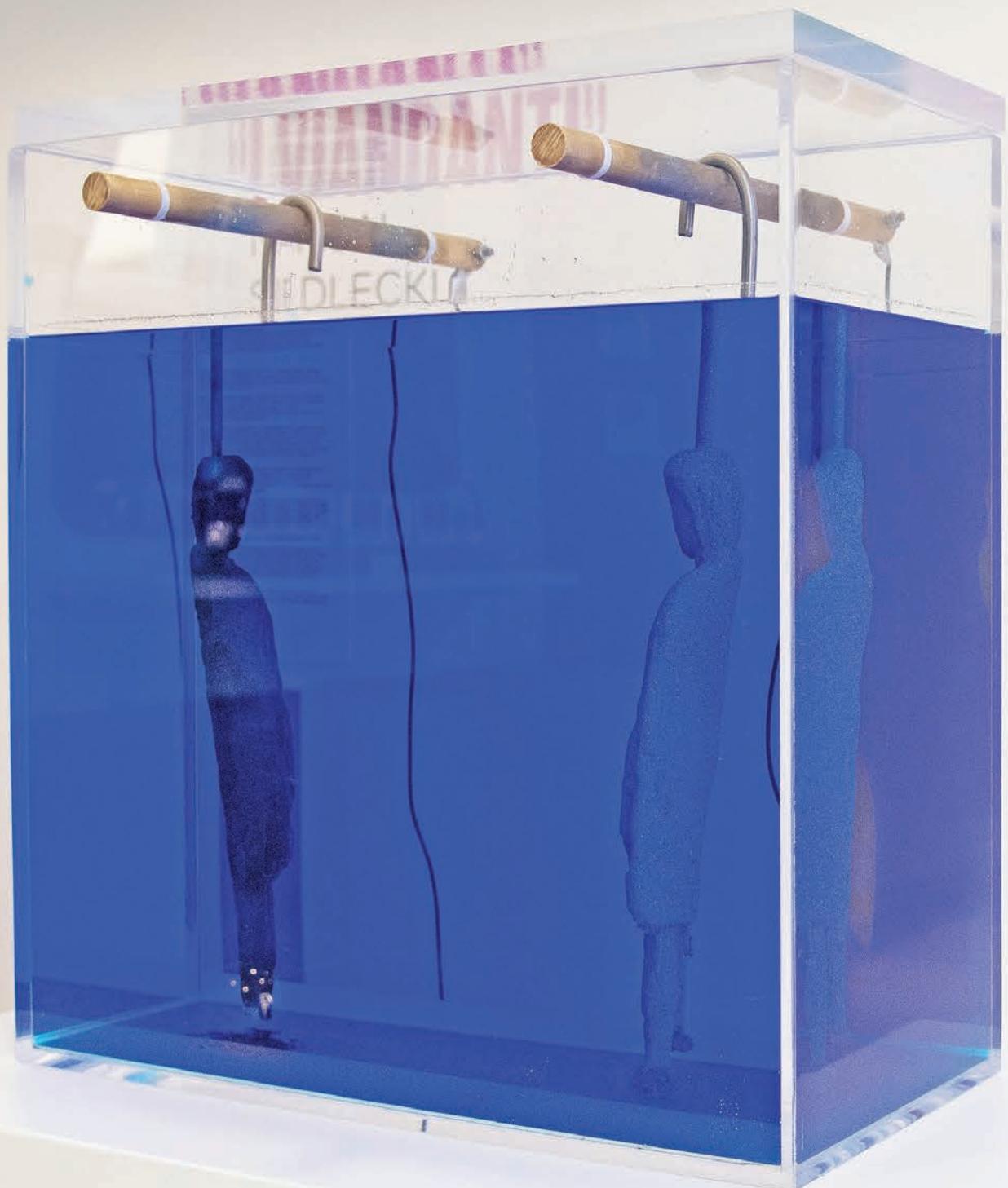
hanno collaborato
Alessia Arti
Giulia Camilla Bassi
Clementina Coppini
Gabriele Gregorini



Brescia,
La Tua Città
Europa.

GRUPPO
BRESCIA MOBILITÀ

I VIANDANTI



di SARA POLOTTI

C'è un'opera d'arte che racconta concretamente e visibilmente lo scorrere del tempo, perché essa stessa sfrutta lo scorrere del tempo per giungere alla sua forma definitiva. Un'opera d'arte in cui lo scorrere del tempo, insomma, non è fine a se stesso. Piuttosto, incarna metafisicamente l'attesa di qualcosa. Perché alla fine delle ore, dei giorni, dei mesi e degli anni, ciò che resta è una creazione tangibile. Qualcosa che rimane, qualcosa che serve. E se le opere d'arte servono a riflettere, osservare ed emozionare, le opere umane servono (di solito) a rendere più semplice la vita. I due concetti si fondono in «i viandanti»,

l'opera d'arte dell'artista

statunitense Namsal Siedlecki, classe 1986, un lavoro site-specific ospitato negli spazi del TramPoint in Corso Palestro, a Brescia, curato da Edoardo Monti e realizzato in collaborazione con Palazzo Monti, la residenza artistica cittadina aperta ai creativi di tutto il mondo.

Questa scultura non è un oggetto finito. È piuttosto un processo di trasformazione reso visibile dall'artista grazie alla chimica. Sul piedistallo stanno un cubo trasparente, del liquido blu, due tubi di rame che sembrano formare una piccola impalcatura e due figure antropomorfe, ma ancora inafferrabili dal punto di vista della forma. Il cubo è, di fatto, una vasca galvanica in cui due sculture in rame entrano in relazione attraverso un meccanismo chimico reale: alcune forme agiscono da anodi sacrificali,

consumandosi lentamente, mentre un'altra scultura, il catodo, cresce nutrendosi della loro materia. Il cambiamento non è simulato: avviene davvero, giorno dopo giorno, in modo inizialmente quasi impercettibile e poi sempre più evidente. La galvanizzazione – processo peraltro noto ai bresciani – da strumento tecnico diviene quindi un medium concettuale. In altre parole, a un processo tipicamente industriale viene sottratta la funzione produttiva, per renderlo più artistico e filosofico e per rendere percepibile l'idea del tempo che, scorrendo, accompagna verso una



trasformazione collettiva. Il sacrificio, l'attesa e la perdita sono condizione di nascita di qualcos'altro. E anche le sculture che scompaiono nel processo non vengono eliminate, ma inglobate. La nuova forma nasce dalla somma delle altre. Un po' come accadrà con il tram, con i suoi cantieri e con la rivoluzione che porterà in città. **E mentre Brescia cambia assetto, anche la scultura cambia struttura**, trasformando lentamente la propria materia, donando alla fine del processo qualcosa di nuovo. Qualcosa che durante i mesi d'attesa è difficile da visualizzare e immaginare, ma che alla fine esisterà davvero.

L'INTERVISTA

di GIULIA CAMILLA BASSI

Namsal Siedlecki

In una città che cambia, anche l'arte può diventare una bussola, rivelando le rotte invisibili del presente e i tempi necessari perché una trasformazione possa davvero compiersi. Mentre la nuova linea del tram si appresta a ridisegnare geografie e abitudini urbane, il TramPoint di corso Palestro ospita un'opera che rende visibile il cambiamento nel suo farsi. È «il viandanti», l'installazione site-specific dell'artista statunitense naturalizzato toscano Namsal Siedlecki. «Il viandanti» porta nello spazio pubblico un processo tanto affascinante quanto essenziale: la galvanizzazione. Due sculture in rame entrano in relazione attraverso una metamorfosi impercettibile ma costante, che nei giorni diventa sempre più tangibile. Un'esperienza da osservare nel tempo, con cui l'artista rivolge un invito chiaro: quello di fermarsi, guardare e ritornare, poi.

Abbiamo incontrato Namsal Siedlecki per farci raccontare la genesi dell'opera e il suo dialogo con l'idea di trasformazione.

Namsal, la sua è una ricerca che gioca con la materia e il tempo. In che modo questi due elementi definiscono la sua poetica?

Esistono varie temporalità, e ognuna influisce in modo diverso sulla materia che ne è condizionata. Come noi viviamo la trasformazione del nostro corpo a causa del tempo, così anche la materia – organica o minerale – ne è attraversata, ma secondo una tempistica molto più lunga e dilatata. Mi affascina pensare a modi in cui la scultura possa convivere con questo mutamento e renderlo, in qualche modo, percepibile. O a sculture che siano frutto di un passaggio di tempo.

La scultura si modificherà lentamente, durante tutti i lavori del tram. Quanto è importante che il tempo non sia solo



Febbraio 2026

T magazine

**rappresentato, ma realmente vissuto dall'opera?**

Il lavoro presentato per il tram è nato diversi anni fa: all'interno di questa vasca galvanica, varie sculture vengono sacrificiate a una scultura che si nutre lentamente di tutte le altre. Sono gli anodi sacrificiali e il catodo che prende. Mi piace l'idea di questi esseri che si sacrificano. Mentre il tempo passa, le sculture, in qualche modo, evolvono e scompaiono per creare una nuova: una forma generata dalla collettività, in cui dall'attesa di tutti si crea un beneficio più grande.

Qui l'arte convive con la scienza. Per lei è uno strumento o un immaginario poetico?

In questo lavoro la scienza è molto presente. È un modo per visualizzare, per creare, per rendere il progetto visibile. Mi affascina l'idea che la scultura coincida con il processo di creazione, e che il processo stesso sia il protagonista. L'opera è proprio questo: l'evoluzione in cui le sculture vengono create, si trasformano e si modificano. La scienza, per me, è un medium: mi aproppio di alcuni processi industriali per parlare di concetti che mi affascinano.

Ritiene che le opere collocate in spazi non museali, come quello di un infopoint di una città in trasformazione, possano modificare il modo in cui le persone percepiscono l'arte?

Credo che l'arte, quando esce dai musei, dalle gallerie e dai luoghi pensati per ospitarla, sia una grande occasione di diffusione: permette di parlare a un pubblico più ampio e di trasmettere idee in modo diverso – e più esteso – rispetto a quello a cui siamo abituati.

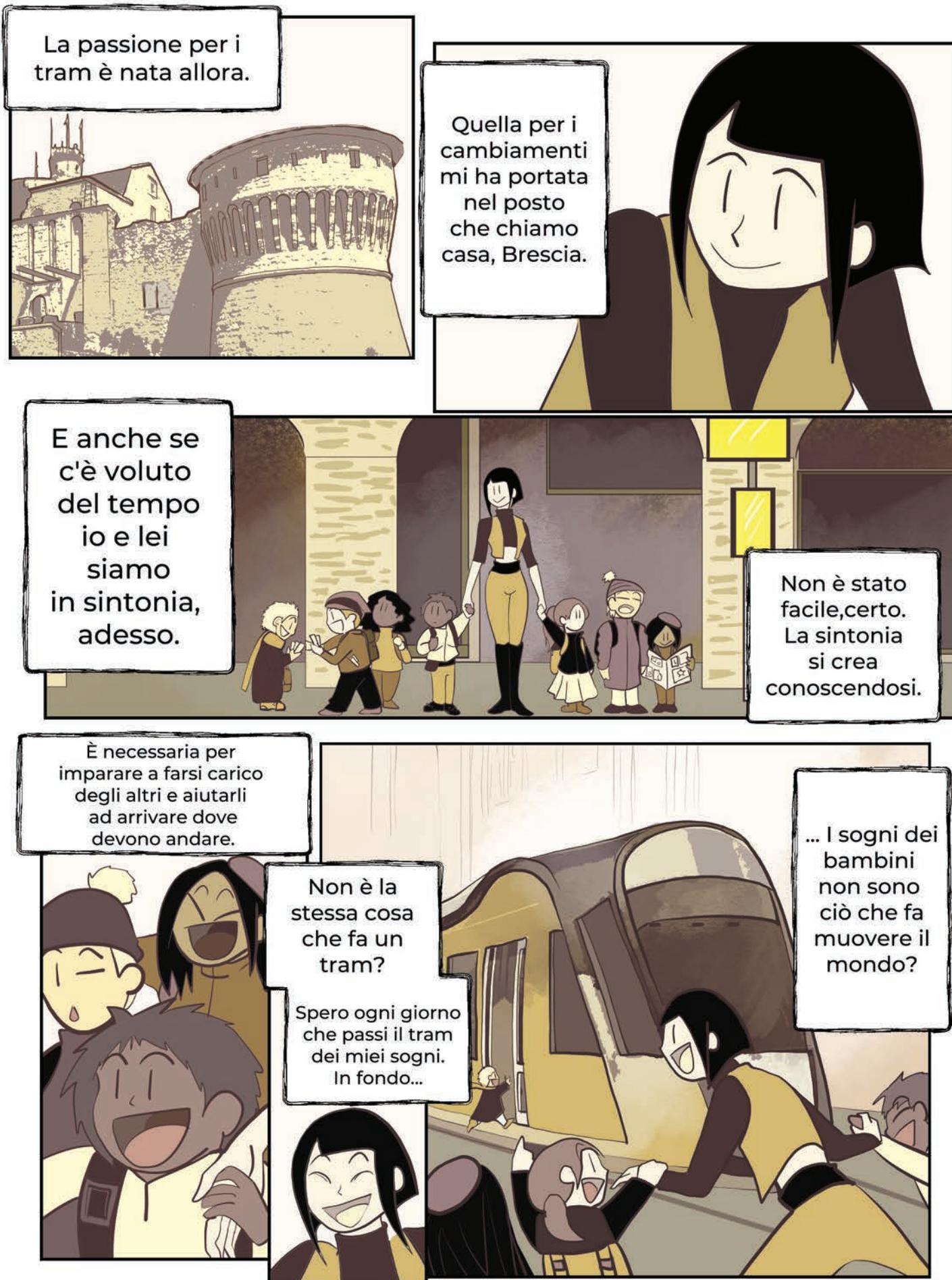
Quando i lavori del tram finiranno e l'opera avrà completato il suo ciclo, sarà una fine o l'inizio di qualcos'altro?

Alla fine di questo percorso, quando le sculture si saranno completamente sacrificiate a questa scultura più grande, cedendole tutta la loro materia e la loro massa, anche ciò che resta avrà una vita propria. Avremo una grande scultura di rame che avrà inglobato tutte le altre, e avremo queste silhouette, questi corpi assottigliati. Ogni scultura, in qualche modo, avrà quindi una vita propria: un po' come tutti noi, che aspettiamo la fine di questi lavori e poi beneficeremo, ognuno a modo suo, di questo servizio.



Febbraio 2026

T magazine





BRESCIA COME BORDEAUX

di GABRIELE GREGORINI

Bordeaux è una delle città che nel panorama europeo rappresenta uno dei più significativi esempi di adozione ed espansione del sistema tranviario quale infrastruttura di trasporto rapido di massa negli ultimi 20 anni.

Il suo sistema, inaugurato nel 2003, oggi conta l'esercizio di 6 linee (A, B, C, D, E, F) per un totale di più di 82 km di linee e 142 fermate.

Tutte le linee convergono verso il centro città e collegano in modo pressoché radiale i quartieri più esterni, fino al collegamento con l'aeroporto Mérignac (linea A). Lo sviluppo della rete è avvenuto in 3 fasi temporali principali, l'ultima delle quali si è conclusa nel 2025. L'impianto a binari a scartamento standard (1.435 mm) si sviluppa prevalentemente a doppio binario, salvo eccezioni a binario unico, adottato per superare puntuali

criticità date dall'inserimento del tracciato in situazioni urbanistiche particolari o per tratte periferiche a bassa frequenza.

Il sistema è alimentato a trazione elettrica mediante sistema a catenaria per la gran parte del tracciato esterno al centro storico, dove invece l'alimentazione elettrica è garantita dal sistema APS (Alimentation par le Sol, ossia Alimentazione dal suolo), ideato nei primi anni 2000 da Alstom ed adottato per la prima volta proprio sulla rete di Bordeaux. È costituito da una terza rotaia di trazione posta centralmente al binario, attraverso cui il veicolo è alimentato elettricamente mediante contatto fisico con apposito pattino installato a bordo. Il sistema è utilizzato per circa 14 km di linee nel centro storico della città, e consente di eliminare l'impatto visivo della catenaria, preservando il contesto

architettonico. La terza rotaia è suddivisa in segmenti circuituali di 8-10 metri di lunghezza, ognuno dei quali è attivato al solo passaggio del tram in modo tale da garantire la sicurezza di pedoni, ciclisti e altre componenti di traffico intersecanti.

Bordeaux è una città ideale per capire concretamente che impatto ha il tram sulla mobilità e sulla città. Il sistema tranviario della città francese conta più di 96 milioni di passeggeri annui, con un'elevata attrattività anche nelle tratte più periferiche, grazie al comodo e veloce collegamento con il centro cittadino. L'evoluzione del sistema tranviario di Bordeaux è inoltre un esempio lampante di quello che in ambito trasportistico è definito come «effetto rete», ovvero **lo sviluppo di un trend positivo più che proporzionale dei passeggeri rispetto all'estensione chilometrica della rete.**



TRAMSCHOOL

di GIOVANNA ZENTI

Sono il futuro che guarda al futuro, cresciuti con la metropolitana che corre veloce sotto la pelle della città e **la sensibilità per la salute dell'ambiente** che li abbraccia tra i banchi di scuola come nel tempo libero. I giovani d'oggi sono i passeggeri del tram di domani, non spettatori assopiti, piuttosto attori

nella Brescia che cambia. C'è freschezza nel modo in cui guardano alla città che progredisce. Lo hanno ampiamente raccontato **nell'evolversi di TramSchool**, il progetto educativo nato per accompagnare la costruzione della nuova tranvia, con l'obiettivo di trasformare bambini e ragazzi in

cittadini consapevoli. TramSchool prevede due appuntamenti annuali, che nel 2026 sono alla loro seconda edizione: quello per famiglie a settembre e il percorso educativo per gli studenti durante l'anno scolastico. Mentre gli adulti si perdono nel



pensiero del labirinto dei cantieri, del trambusto, dei «chissà quando», **i più piccoli che guardano alla nascita del tram** sembrano avere le idee chiare: per loro la linea Fiera-Pendolina non è solo un'opera pubblica, ma un pezzo di vita che verrà. È la libertà di **andare a scuola senza il «taxi dei genitori»**,

è l'aria che torna a essere respirabile tra le pendici dei boschi della zona nord e la pianeggiante zona della fiera, passando dal centro che è per loro spazio di incontri. Per loro il tram non è un ritorno, ma una novità assoluta. Non ha il sapore della nostalgia, ma quello dell'attesa. **Un'attesa curiosa**,

fatta di domande semplici: «Passerà anche vicino a casa mia?», «Ci si potrà salire con la bicicletta?», «Sarà veloce come la metropolitana?». Interrogativi che raccontano un modo diverso di pensare la mobilità: non come spostamento obbligato, ma come esperienza condivisa. «È come una metropolitana che però vede il sole», sintetizzano con semplicità. In piazza Loggia, durante le domeniche ecologiche, l'entusiasmo si è toccato con mano. **Con i mattoncini sono nati convogli in miniatura**, si sono obliterati biglietti simbolici, si è sentito risuonare l'elenco delle fermate future, quasi come fossero tappe di una caccia al tesoro. C'è chi ha chiesto se il tram sarà silenzioso, con la preoccupazione di poter sentir meglio la musica nelle cuffie, e chi ha immaginato di poter leggere un libro mentre attraversa la città, **senza il mal d'auto che regala l'autobus nelle ore di punta**.

Il pragmatismo si mescola con desideri e aspettative. I più grandi, quelli delle medie e superiori, hanno colto il punto: **la sostenibilità non è uno slogan, ma una necessità**. «Il tram ci serve per non restare bloccati», dicono con schiettezza. Sanno che la città di domani sarà la loro e hanno deciso che la vogliono più bella, più verde e, soprattutto, più connessa. In attesa che il tram torni davvero a percorrere le strade di Brescia, **TramSchool è già in viaggio**. Un percorso educativo che vuole costruire consapevolezza, perché ogni infrastruttura, prima di essere realizzata, deve essere capita. E forse, come spesso accade, sono proprio i più giovani a indicarci la direzione.



A Brescia il tram non è più solo un progetto su carta. I primi, concreti movimenti iniziano a vedersi. In corso Palestro, per esempio, **ha aperto il TramPoint**, spazio informativo dedicato alla futura linea tranviaria. I lavori dureranno a lungo e il Comune e Brescia Mobilità puntano a costruire fin da ora un canale stabile con chi vive e lavora lungo il tracciato. Il TramPoint è aperto dal martedì al sabato, dalle 13 alle 19. Al suo interno si possono **trovare la mappa dettagliata con il percorso e le fermate definitive**, ma non solo.

È il luogo in cui entrare quando ci si chiede: «Ma il tram passerà dalla mia via? Dove sarà la fermata più vicina a dove abito? Quali sono i quartieri coinvolti dai lavori? Quanto dureranno?». Ed è il luogo in cui entrare per trovare **materiali e gadget** con il motto «Io aspetto il tram»: spille, borse di tela, tazze, adesivi, t-shirt... Il TramPoint non è tuttavia solo uno sportello informativo. È, prima di tutto, **uno spazio di incontro**. Dalla sua apertura ha già iniziato a ospitare eventi, iniziative pubbliche, appuntamenti con partner e momenti

di confronto su temi che vanno oltre la mobilità: cultura, benessere, salute, qualità della vita urbana... Non mancheranno poi **gli incontri nei Consigli di quartiere**, con i cittadini che potranno incontrare il personale tecnico, per fare domande dirette su tempistiche, impatto e organizzazione dei lavori. Anche se il TramPoint resterà il presidio fisso, aperto per tutta la durata del percorso che porterà il tram a entrare nella vita quotidiana della città, le opportunità non mancheranno quindi nemmeno all'esterno.



Alta poco più di un metro, cappellino arancione in testa e sorriso sul volto: **Marta è il nuovo volto del tram di Brescia.** Perché questa bimba costruita interamente con mattoncini Lego accompagnerà simbolicamente tutte le tappe del progetto della tranvia, come presenza stabile all'interno del TramPoint di corso Palestro. La mascotte nasce con l'obiettivo di rendere il percorso verso il nuovo tram un'esperienza collettiva e sentita, che riguarderà soprattutto le generazioni più giovani. Proprio per questo è stata immaginata come una bambina:

una figura capace di raccontare il cambiamento della città attraverso il linguaggio del gioco. Anche il nome è stato scelto con un richiamo diretto al progetto: forse non tutti se ne sono accorti, ma **gioca con la parola «tram» e il suo palindromo, «mart».** Ma com'è stata costruita? Marta è il risultato di quaranta ore di lavoro e di un paziente assemblaggio di circa **35mila mattoncini**, fissati uno a uno fino a raggiungere l'altezza di un metro e venti. Sorridente e rassicurante, è un simbolo che tiene insieme dimensione ludica e visione tecnologica,

quotidianità e trasformazione urbana. Un personaggio pensato per dare forma concreta a un progetto complesso, per renderlo più accessibile e familiare. Marta è visitabile al TramPoint dal martedì al sabato, dalle 13 alle 19, e dallo scorso ottobre è protagonista anche delle **attività gratuite** e dei laboratori tematici che ogni sabato animano lo spazio dedicato alla tranvia. La sua presenza non resterà però confinata a corso Palestro: nei prossimi mesi la mascotte farà la sua comparsa anche in altri luoghi della città, talvolta in versioni differenti e con dimensioni nuove.



TRAM LOVE

di ILARIA ROSSI

Luna guarda oltre il vetro le luci della città innevata.

A intermittenza sfavillano, ma il tram va troppo in fretta per cogliere realmente l'istante in cui l'oro cede il passo al buio. Siede incollata al sedile, come fossero fusi insieme. A un certo punto appoggia la testa all'indietro ed estrae il cellulare dalla tasca destra del piumino, con un movimento così rapido che non avresti potuto coglierlo se non osservando con estrema attenzione. Proprio come con le luci. È un gesto automatico, che

Luna ripete a intervalli regolari senza neanche un perché. Con l'indice preme un tasto sul lato e riporta in vita lo schermo. Guarda distrattamente l'ora, ma dopo un istante ha già dimenticato se siano le 17 o le 23.

È quasi al capolinea in Fiera quando caccia le dita in tasca un'altra volta. Afferra il telefonino e stavolta se lo piazza proprio davanti agli occhi. Digita la combinazione per sbloccarlo, ma ci vogliono tre tentativi perché ha i polpastrelli sudati. La sua attenzione stavolta

non stempera, anche se le tremano gli occhi. Apre WhatsApp e scorre i messaggi a ritroso fino a primavera. È lì che ritrova le sue ultime parole, sparse fra una conversazione a tu per tu e una chat di gruppo. Scriveva di Los Angeles e del trailer di un film che non sarebbe mai riuscita a vedere. Sembrava felice. «Quello è l'importante» è l'ultimo messaggio che ha scritto e a cui nessuno ha mai più risposto. **«Mi manchi», pensa Luna mentre il buio cede il passo all'oro. «Quello è l'importante».**



STILE PENDOLARE

di SARA POLOTTI

Che copra il collo. Che copra le orecchie. Che copra quello spazio tra collo e orecchie in cui l'aria gelida riesce sempre a infilarsi.

Ecco le caratteristiche che chi pedala o cammina in città, salendo e scendendo da autobus e tram, pretende da un copricapo. Ed ecco perché quel copricapo non è più la classica e intramontabile berretta. Il protagonista vero degli ultimi inverni è il balaclava. Il passamontagna, insomma. Sferruzzato a mano e caldissimo. Oppure edgy, di designer emergenti o affermati. Basta che

sia totale, avvolgente e confortevole. Il balaclava non è più solo infatti il passamontagna sportivo di chi scia o cammina in montagna: tiene al caldo con stile, lasciando fuori solo pochi ciuffi di capelli che danno anche un'aria nonchalance molto chic. Un oblò che incornicia il volto mettendo in risalto gli occhi e le guance arrossate dal freddo che punge la pelle da novembre ai primi di marzo.

Chi si sentisse già annoiato dal balaclava, per non rinunciare al tepore tra orecchie e collo potrebbe cercare su Pinterest (per l'ispirazione)

e su Vinted (per trovare capi fatti a mano di qualità) **"sciarpa triangolare": ecco il prossimo trend.** Nei paesi nordici è già sulle teste di tutti e tra questo e il prossimo inverno ne vedremo parecchi anche qua. Un triangolo in maglia da usare come sciarpa, come scialle, ma soprattutto come balaclava, appoggiandolo in testa e annodando le punte sotto al mento, dopo avergli fatto fare un bel giro morbido attorno alla gola. Per coprire il collo. Le orecchie. E quello spazio tra collo e orecchie in cui l'aria gelida riesce altrimenti a infilarsi.



SERGIO AZZINI

T

ILLUSTRATORS WANTED

Su ogni numero di «T» una nuova illustrazione: la prossima potrebbe essere la tua.
Invia il materiale in formato pdf all'indirizzo gdbweb@giornaledibrescia.it
A scegliere i lavori saranno Eliana Micheli del progetto The Brescianer e Mara Cantoni