

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

GDB

10.2025

Supplemento al numero 284 del Giornale di Brescia del 15 ottobre 2025 - stampato da CSQ Centro Stampa Quotidiani di Erbusco (BS)





A VOLTE RITORNANO

di **GIOVANNA ZENTI**

Raccontano le cronache dell'epoca che a entusiasmare i bresciani furono la velocità degli spostamenti e il **senso di modernità** che il tram elettrificato portava con sé. Un simbolo di progresso, capace di rivoluzionare la mobilità cittadina,

collegando il centro con le periferie e con i luoghi di svago, come il Castello. Il tram non era solo un mezzo, ma un'esperienza.

Era il 1904, il Cidneo ospitava l'Esposizione bresciana e un'apposita linea tranviaria

elettrificata portava i visitatori lungo il percorso Porta Venezia-Porta Trento-Castello. Fu un notevole passo avanti per un sistema nato in città vent'anni prima, entrato nella quotidianità dei cittadini non senza lamentele e perplessità.

La pace del centro era stata squarciata da rumori metallici, fischi e scampanellii costanti: automotrici e vetture furono causa di un inquinamento acustico a cui la città non era abituata. I negozianti si lamentavano

del frastuono che disturbava la clientela, i residenti protestavano per il disturbo arrecato alla quiete pubblica. Un disagio comune a molte città che stavano vivendo la transizione dal trasporto a trazione animale a quello meccanizzato.

Quando **nel giugno del 1882 entrò in servizio la prima guidovia cittadina**, a trainare il tram erano infatti i cavalli. Ci volevano venti minuti per raggiungere l'allora piazza Duomo dalla stazione, passando per piazza Repubblica, corso Martiri della Libertà, corso Palestro, corso Zanardelli, via Mazzini e via Querini: il doppio del tempo impiegato a piedi. Già alla fine dello stesso anno la linea venne modificata e all'inizio del 1883 implementata, con il nuovo tronco che collegava corso Zanardelli a porta san Giovanni e consentiva di attraversare l'intera città. Le corse erano rade, ogni 45-90 minuti, e i mezzi non velocissimi, ma era **l'alba della rivoluzione del trasporto cittadino**.

Crebbe la popolazione residente a Brescia, aumentarono di conseguenza le linee di trasporto, con la rete ampliata fino ai borghi di Sant'Eufemia a est e di Fiumicello-Borgo san Giacomo a ovest. La svolta del 1904 diede un ulteriore slancio al progresso del sistema dei trasporti cittadino. Negli anni Venti gli effetti della modernizzazione e dell'elettrificazione dei mezzi erano ormai ben visibili sulle tramvie di Brescia, che poteva contare su sette rami per una lunghezza complessiva di oltre 18 chilometri. C'era la linea che serviva le zone industriali, quella del centro storico, quella che arrivava ai quartieri residenziali e una che arrivava fino al ponte sul Mella.

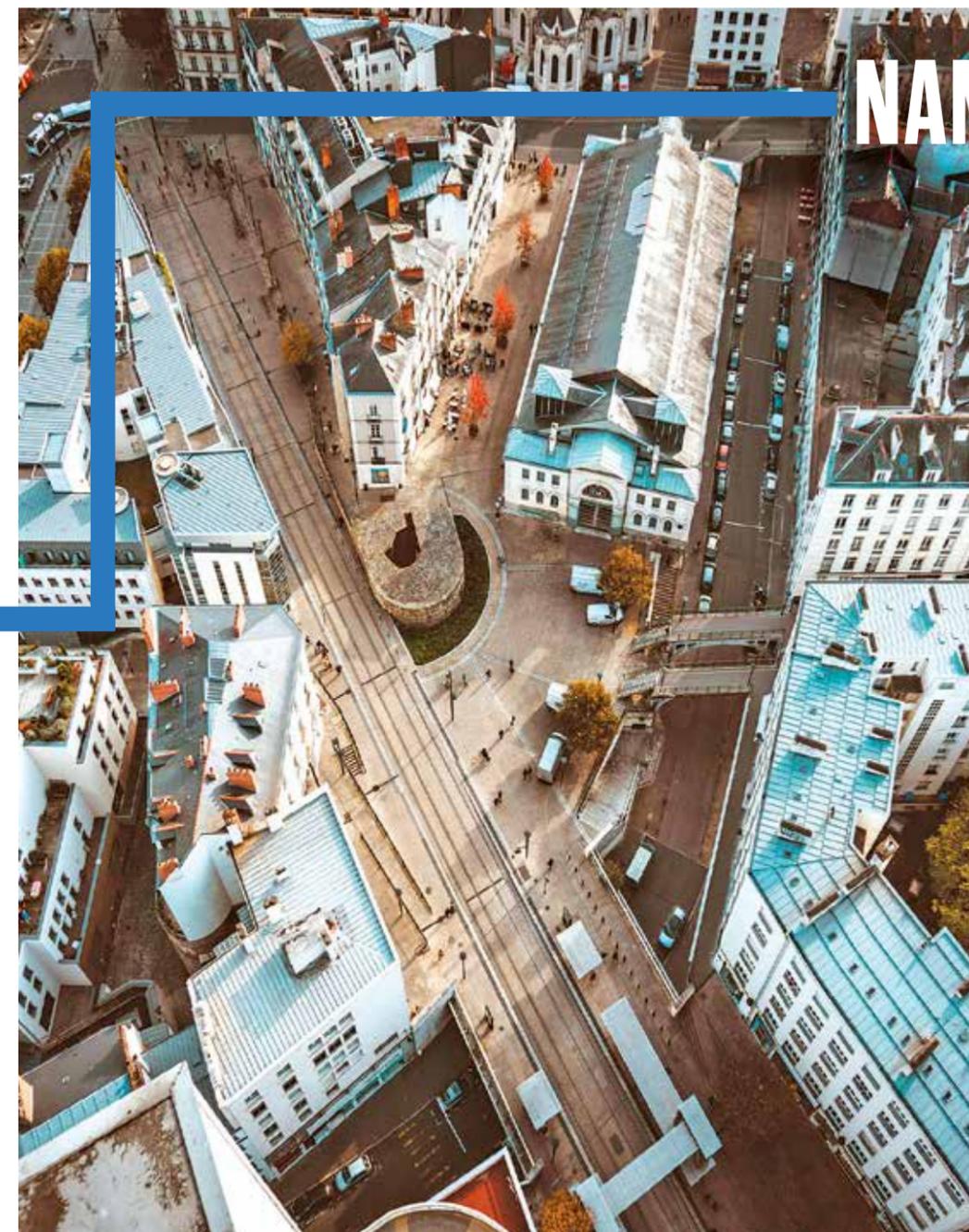
Con gli anni Trenta arrivò una nuova svolta: l'inizio della fine della stagione del tram. Sulle strade bresciane iniziarono a spuntare i primi semafori, l'asfalto piano ricoprì le carreggiate su cui correvano le rotaie, il trasporto su gomma iniziò a soppiantare quello su ferro.

Il 13 novembre 1937 il tram su rotaia venne sostituito dalla filovia, che ne prese il posto in via definitiva tra il 1948 e il 1949. Dopo quasi 70 anni di trasformazioni, evoluzioni e progressi, Brescia disse così addio (meglio, arrivederci) al tram.





GRAZ



NANTES



MONTPELLIER



Brescia come Graz, Nantes e Montpellier

di **GABRIELE GREGORINI**

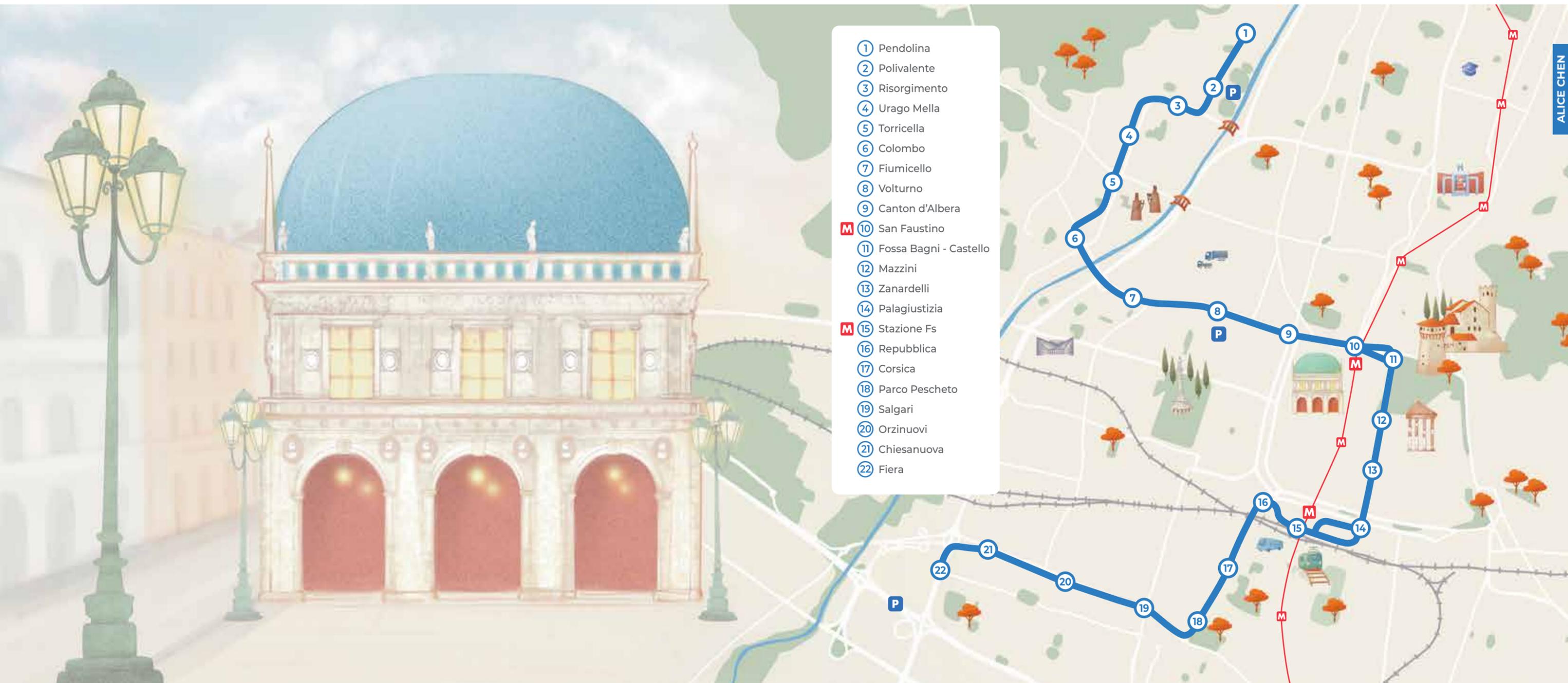
Brescia si sta preparando, il tram sta arrivando e ridisegnerà la mobilità cittadina in modo efficiente e sostenibile.

Come avviene a **Graz**, dove le linee tranviarie sono costantemente in funzione dal 1878. Attualmente queste si estendono per più di 70 chilometri, attraversando il centro cittadino patrimonio Unesco e collegando quartieri residenziali, universitari e commerciali con puntualità e frequenza, senza disturbare l'estetica cittadina. Un tram, quello di Graz, perfettamente

integrato con gli autobus urbani, quelli regionali e con la rete ferroviaria che collega la città al resto della Stiria, la Land austriaca di cui Graz è il principale centro. Oppure come a **Montpellier**, dove «Il tram più sexy d'Europa» - così definito dal New York Times - rappresenta una tela per artisti e stilisti di fama internazionale: i loro motivi colorati e i pattern arricchiscono l'architettura mediterranea della città viaggiando proprio sulle carrozze del tram. Qui la mobilità pubblica è gratuita per

i residenti e il tram è parte della quotidianità, essendo il mezzo ideale per muoversi in modo rapido e silenzioso.

O ancora come a **Nantes**, la prima città francese a reintrodurre il tram moderno nel 1985. Oggi il sistema tranviario trasporta quasi 66 milioni di passeggeri all'anno: le linee attraversano parchi, luoghi storici e quartieri moderni, riducendo il traffico e migliorando la qualità dell'aria. Il tram a Nantes è un filo che cuce la città: la rende più vivibile, sostenibile e a misura d'uomo.



- 1 Pendolina
- 2 Polivalente
- 3 Risorgimento
- 4 Urago Mella
- 5 Torricella
- 6 Colombo
- 7 Fiumicello
- 8 Volturno
- 9 Canton d'Albera
- M 10 San Faustino
- 11 Fossa Bagni - Castello
- 12 Mazzini
- 13 Zanardelli
- 14 Palagiustizia
- M 15 Stazione Fs
- 16 Repubblica
- 17 Corsica
- 18 Parco Pescheto
- 19 Salgari
- 20 Orzinuovi
- 21 Chiesanuova
- 22 Fiera

Prima linea del tram di Brescia, **una svolta epocale nella mobilità urbana**: il percorso di undici chilometri, che il tram elettrico percorrerà a una velocità media di 18 chilometri orari, è pensato per collegare efficacemente diverse aree della città, dall'area fieristica alla periferia nord, passando per il cuore storico e le zone produttive e incrociando la metropolitana, per diventare una spina dorsale del trasporto pubblico cittadino. **Il capolinea sud della linea sorgerà in zona Fiera**, proprio

accanto al PalaLeonessa e al Brixia Forum, luoghi simbolo di Brescia contemporanea. Proprio qui sorgeranno anche un parcheggio scambiatore e un deposito. Dal capolinea il tracciato si sviluppa lungo via Chiesanuova, attraversando via Orzinuovi e proseguendo verso il quartiere Lamarmora. Le fermate Salgari, Parco Pescheto e Corsica permetteranno di servire aree residenziali molto popolate, dando un'alternativa comoda e veloce al trasporto su gomma. In questa parte di città, infatti, il tram

potrà diventare importante volano per la riqualificazione urbana. Raggiunta la zona di Bresciadue, con la fermata Corsica, la linea si avvicina a uno dei poli nevralgici della mobilità: la stazione dei treni, snodo dell'intermodalità tra treni regionali e nazionali, metropolitana, autobus e tram. La **fermata Stazione FS** sarà cruciale per collegare il trasporto cittadino a quello extraurbano **con l'obiettivo di facilitare gli spostamenti dentro e fuori Brescia**, incentivando i privati a non utilizzare l'auto privata.

Proseguendo verso il centro storico, il percorso attraverserà vie di grande interesse come confermano le fermate Palagiustizia, Zanardelli, Mazzini, Fossa Bagni, e San Faustino, dove - di nuovo - si incrocerà con la linea metropolitana. Questo tratto nel cuore cittadino, oltre a essere un collegamento ideale per residenti e turisti, garantirà una delle esperienze più suggestive del viaggio in tram tra monumenti, piazze e scenari urbani. **Da San Faustino il tracciato si dirige verso nord**, lungo via Leonardo Da Vinci e via Volturno, arterie simbolo

della Brescia industriale, con due fermate strategiche in questa zona, una delle quali davanti allo stabilimento Iveco: anche grazie a questa fermata il tram diventerà funzionale per i lavoratori e le lavoratrici, facilitando gli spostamenti casa-lavoro e contribuendo a ridurre l'uso dell'automobile. Dal quartiere produttivo si attraversa la frazione di Fiumicello, per poi imboccare l'ultimo tratto verso la periferia nord, con le fermate a Colombo, Torricella, Urago Mella, Risorgimento e Polivalente,

quest'ultima fondamentale per integrare servizi e infrastrutture della città. Infine, **il capolinea nord sarà in via Pendolina**, una zona al momento tranquilla ma destinata a trasformarsi con l'arrivo del tram. Un'area attualmente caratterizzata da attività di quartiere e spazi verdi, che sarà collegata rapidamente con il resto della città e con cui si completerà il collegamento trasversale nord-sud della linea. In attesa della seconda e della terza, che sono già - pure loro - in metaforico cantiere.



L'INTERVISTA

di CAMILLA TONONI

Ghost Pitùr

Una presenza silenziosa ha fatto la sua comparsa nelle notti bresciane di fine luglio. Ghost Pitùr non ha bisogno di grandi presentazioni. Chiedendo in giro, il modo in cui più spesso viene definito è supereroe urbano. Un'ombra silenziosa che al calar della notte restituisce decoro ai muri cittadini, cancellando tag, scritte e segni di degrado. Di lui non si conosce il volto, così come il nome o l'età. L'unica certezza è che di giorno lavora come imbianchino, mentre di notte sceglie di dedicarsi alla città per ripristinare bellezza nell'abbandono. Il suo motto - «Questo è un atto di amore urbano» - resta come una firma, capace di sorprendere i passanti che al mattino si ritrovano di fronte a pareti tornate pulite. Ma dietro alla felpa scura e al cappuccio calato sugli occhi c'è una visione ben precisa.

Quando hai deciso di trasformare il tuo lavoro in un gesto concreto per la città?

Camminando per le strade di Brescia - forse anche per una sorta di deformazione professionale - non potevo fare a meno di notare quanti muri fossero deturpati da scritte di ogni genere: messaggi d'amore, di odio, frasi senza senso e tag (le firme con cui i writers marchiano molti muri). Per mesi ho osservato strade e palazzi, finché ai primi di giugno è scattata la scintilla.

Con che criterio scegli i tuoi obiettivi?

Ho un solo grande criterio di esclusione: non tocco edifici tutelati sottoposti a vincoli.

In questi mesi cosa hai ricevuto in cambio dalla città?

Ogni giorno ricevo centinaia di messaggi e commenti in cui la parola che leggo più spesso è: «grazie».



In mezzo a tanti consensi, è emersa anche qualche critica...

Mi è stata rivolta, sia in privato che pubblicamente, l'accusa di voler imporre un'idea di decoro, pulizia e bellezza. Io non sono nessuno per imporre nulla. Ma allora vorrei girare la domanda a chi scrive sui muri: chi sei tu per imporre a tutti che ami Giada, che tifi una certa squadra di calcio o che condividi una determinata ideologia politica? Sono un grande fan della democrazia e della libertà di pensiero, ma ritengo ci siano un miliardo di modi alternativi per esprimersi, manifestare e anche lamentarsi.

Hai avuto modo di confrontarti con qualche writer?

Sì, sui social ho potuto chiacchierare con diversi writer. Alcuni mi appoggiano pure: sono quelli che a mio avviso si dividono in due categorie. Da una parte ci sono quelli che fanno lavori ricercati, con un pensiero intelligente alle spalle. La pensano esattamente come me e condannano le «bombolettate» fatte senza cura. Anzi sono quasi offesi che nell'immaginario comune il termine «writer» li accomuni.

E la seconda?

Sono quelli che in passato lasciavano proprio i segni che oggi sto cancellando. Per loro stessa ammissione, quando lo facevano erano più giovani e immaturi. Tutti mi hanno confessato di provare una sorta di senso di colpa: forse all'epoca mi avrebbero odiato, ma oggi riconoscono che quello che facevano era vandalismo, e per questo mi appoggiano.

Cos'è per te Brescia e cosa ti auguri per il suo futuro?

Brescia la vivo intensamente, prevalentemente a piedi perché abito in centro storico. Per me è la città più bella del mondo. È ricca e all'avanguardia. Proprio seguendo la filosofia di «Brescia la tua città europea» vorrei vederla più simile a quelle del Nord Europa: meno sporca, disordinata e più organizzata a livello urbanistico. E vorrei che i suoi palazzi, così belli, potessero risplendere come meritano.



TRAMPOINT

Il 22 settembre in corso Palestro 38/A è stato inaugurato il primo TramPoint, punto informativo dedicato alla linea tranviaria Fiera-Pendolina che attraverserà Brescia con un tracciato di circa undici chilometri e ventidue fermate. La sede scelta è in pieno centro storico ed è impreziosita dall'opera «Viandanti» dell'artista contemporaneo Namsal Siedlecki. Qui cittadine e cittadini troveranno personale qualificato, mappe, documentazioni e spiegazioni tecniche sul progetto, dalle fasi

di cantiere alla sostenibilità ambientale. **Il TramPoint sarà aperto dal martedì al sabato dalle 13 alle 19** e diventerà quindi il riferimento per chi desidera capire come il nuovo tram cambierà la mobilità urbana e la qualità della vita in città. La campagna informativa non si limiterà però al centro: all'inizio del 2026 si sposterà nei quartieri, con incontri pubblici promossi dalla Loggia in undici dei trentatré borghi attraversati dal tracciato della linea Fiera-Pendolina. Saranno

momenti di ascolto e confronto, utili a chiarire le ricadute dell'opera e a raccogliere osservazioni da parte delle comunità locali. Si tratta, nei fatti, dell'avvio di un percorso che, attraverso spazi fisici e appuntamenti nei quartieri, mira a costruire un'infrastruttura sostenibile per la città, condivisa e partecipata sin dalle prime fasi. **Al TramPoint si potranno raccogliere informazioni aggiornate anche sul portale web che offre ulteriori strumenti digitali di approfondimento.**



STRAMRUN

Da Fiera a Pendolina: undici chilometri che tra qualche anno si percorreranno comodamente sul nuovo tram elettrico. **Domenica 19 ottobre** sarà invece possibile viverli correndo o camminando durante la **prima edizione della STRAMrun**, la corsa non competitiva che anticipa il tracciato della futura linea tranviaria di Brescia e che permette a tutti di vivere in prima persona il percorso e il processo trasformativo della città. Due i percorsi: la versione da 11,3 chilometri con partenza dal Brixia Forum e arrivo al Parco delle

Stagioni, pensata per runner e camminatori abituali; e la Easy da 5,2 chilometri, che partirà dal centro storico - più precisamente da largo Formentone - e che si rivolge alle famiglie, ai gruppi di amici e a chi preferisce un ritmo più leggero. **Dalle 10 alle 14 il Village al Centro Polivalente in via Collebeato 12** accoglierà partecipanti e cittadini con ristoro gratuito, gadget, stand, animazione per bambini, letture a cura del Sistema Bibliotecario Urbano, attività per tutte le età e la musica di Radio Bresciasette.

In programma anche le premiazioni delle vincitrici e dei vincitori della 11,3 chilometri, dei primi arrivati alla Easy e del gruppo più numeroso. La STRAMrun vuole diventare un appuntamento annuale: di edizione in edizione si potranno osservare i lavori della nuova tranvia e, tra qualche anno, dopo la corsa il ritorno a casa sarà proprio a bordo del tram (mentre stavolta sarà attivo un servizio navetta). **L'iscrizione è gratuita**, online su bresciamobilita.it oppure la mattina stessa alla partenza.



TRAM LOVE

di **ILARIA ROSSI**

Ida ha quindici anni e sogna l'amore che vede nelle serie tv. A volte a scuola la deridono perché è ancora piccola per la sua età: non ha il telefonino e le piacciono i film di Miyazaki; ama trascorrere il tempo coi suoi genitori e non si fa troppi problemi per il suo aspetto esteriore. Ma a Ida sta bene così. Sa che un giorno avrà visto tutti i posti sul suo mappamondo e che sicuramente avrà trovato l'amore. Lo aspetta per il suo sedicesimo compleanno, a novembre, per far morire d'invidia tutte le amiche. Si accontenterebbe

pure d'un amore provvisorio, che duri almeno fino a Carnevale, per poter collezionare ricordi di cui vantarsi al campo estivo in montagna o da confidare alla cugina nel letto a castello che condividono nella casa sul lago. Il suo momento preferito per sognare è la mattina, quando attraversa a piedi la città: lo zainetto che le pesa sulle spalle magre è la zavorra che le impedisce di fluttuare lontano, con quella sua testa piena di pensieri che vagolano e tingono il mondo di rosa. Ida si affretta lungo i cantieri e

guarda nascere il tram, coi binari che sembrano una freccia puntata verso l'infinito.

Ida ha vent'anni e all'università le dicono che sembra più grande. Perché le piacciono i film di Miyazaki, se ne frega del suo aspetto esteriore e ha già visto la metà dei posti che punteggiano il suo mappamondo. Sogna ancora l'amore il mattino, con la testa appoggiata sul finestrino del tram. Al pomeriggio, invece, guarda scorrere i binari che la riportano a casa e, la maggior parte dei giorni, sorride.



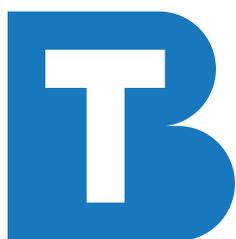
STILE PENDOLARE

di **SARA POLOTTI**

Non è più solo pratico, non è più solo da gita: **l'impermeabile è il capospalla per eccellenza.** Urbano, versatile, sportivo e chic, ha definitivamente perso l'aura basic per acquisire personalità ed eleganza. Perché basta abbinarlo nella giusta maniera per renderlo raffinato, come insegnano i londinesi, che non si lasciano spaventare da due gocce. Naturale che ogni autunno si torni a parlare di lei: la giacca antipioggia e antivento da settembre e fino all'inizio dell'estate diventa la

migliore alleata dei pendolari che amano la comodità puntando però ad arrivare in ufficio con outfit sempre impeccabili e ricercati. Raffinati sotto la patina sportiva. Non è un caso che brand come Rains abbiano reso l'impermeabile un'icona metropolitana, minimal e funzionale. E che Stutterheim, con le linee pulite e il design nordico, abbia conquistato chi predilige la sobrietà con un twist contemporaneo. Oggi chi desidera capi tecnici non deve per forza rinunciare al lato fashion: Patagonia e The North Face

propongono modelli sostenibili e performanti, mentre COS e & Other Stories puntano su tagli eleganti e cromie neutre. Indossato con una gonna o con un paio di pantaloni, con uno zaino o con una borsetta a tracolla, l'impermeabile resta il pezzo chiave del guardaroba urbano. Non solo un rifugio contro la pioggia, ma **un manifesto silenzioso di stile:** accompagna chi lo porta dalla routine più frenetica alle serate inattese, capace di trasformarsi da armatura metropolitana a elemento sorprendentemente chic.



ILLUSTRATORS WANTED

Ogni mese su "T" una nuova illustrazione: la prossima potrebbe essere la tua.

Invia il materiale in formato pdf all'indirizzo gdbweb@gioaledibrescia.it

A scegliere i lavori saranno Eliana Micheli del progetto The Brescianer e Mara Cantoni