

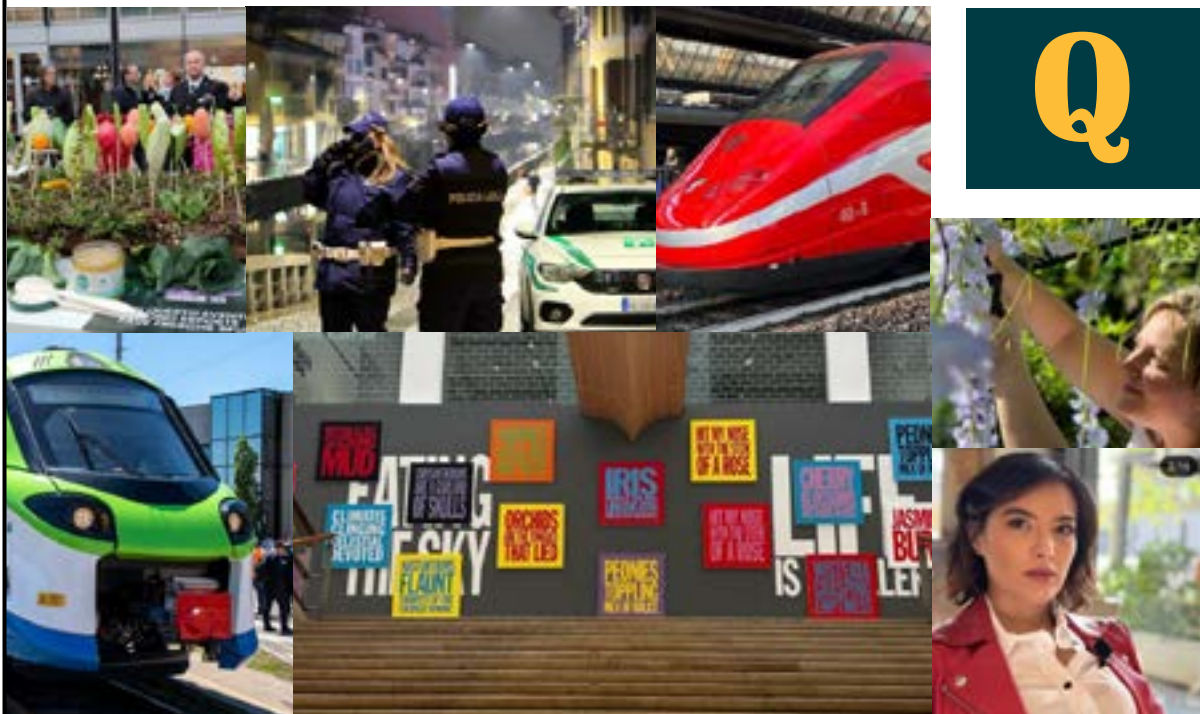


**QUINDI**

# **Tutti pazzi per il design**

**Quasi un milione di visitatori in città  
per la design week**





## **Milano è design: un viaggio tra le installazioni del Fuorisalone**

di Marco Fedeli e Martina Ludovica Testoni

---

## **«L'idea che il cemento possa emettere suoni e addirittura illuminarsi è incredibile»**

di Moisés Alejandro Chiarelli

---

## **Ritardi e soppressioni dei treni: tutti i guai di Trenord denunciati dai pendolari**

di Michela De Marchi Giusto e Manuela Perrone

---

## **Milano – Parigi: riparte l'alta velocità ma il più conveniente resta l'aereo**

di Matilde Liuzzi e Chiara Balzarini

---

## **Single promossi ad aspiranti genitori ma in Italia si adotta sempre meno**

di Riccardo Severino e Alyssa Cosma

---

## **I rischi giuridici delle zone rosse, tra sicurezza urbana e violazione dei diritti**

di Andrea Pagani

---

## **Fiorerie, senza giovani si rischia l'estinzione: «Mancano passione e conoscenza»**

di Pietro Santini

---

## **Dagli scarti al design: la rivoluzione green di Krill Design**

di Roberto Manella

---

## **Rajae Bezzaz: la mia pagina è un ponte tra le varie generazioni e culture**

di Maria Sara Pagano

---



## Milano è design: un viaggio tra le installazioni del Fuorisalone

Marco Fedeli



Martina L. Testoni



---

*Milano diventa un laboratorio a cielo aperto dove design, arte e tecnologia si intrecciano. Dai cortili della Statale alla magia di Brera, passando per il futurismo di Garibaldi, la Design Week racconta mondi in connessione.*

---

I protagonisti sono i distretti del design, ognuno con la propria identità, vocazione e atmosfera. Dall'anima artistica e bohémien di Brera, ai grandi spazi post-industriali di Tortona, passando per l'innovazione sostenibile di Garibaldi, la sperimentazione sensoriale di Isola e lo straordinario palcoscenico architettonico dell'Università Statale: ogni angolo di Milano si anima di progetti visionari che raccontano il presente e immaginano il futuro. Fuorisalone 2025: dal 7 al 13 aprile Milano riscopre la sua natura più intima, quella di capitale del design. Dall'unione tra il Salone del Mobile, nato negli anni '80 e limitato alla zona di Rho fiera, e il Fuorisalone, le installazioni che riempiono Milano trasformandola in un laboratorio



Installazione "Library of Light" nel chiostro della Pinacoteca di Brera

“  
*Ho provato a far passare mia figlia per farle vedere i libri, ma mi hanno fermato. Purtroppo la coda è troppo lunga e con due figli piccoli non me la sento*  
 ”

a cielo aperto. In questa edizione la Design week affronta il tema “Mondi Connessi”: come il design può svolgere un ruolo cruciale nel collegare diverse dimensioni delle nostre vite, dall’ambiente naturale alle tecnologie avanzate con l’utilizzo dell’intelligenza artificiale.

Il viaggio parte proprio dal “quartiere degli artisti”: Brera. Conosciuto anche come il Quartiere del Design, è il luogo dove più si respira l’anima artistica e bohémien di Milano. Durante il Fuorisalone Brera si dimostra un protagonista indiscusso. Questa zona centrale della città, caratterizzata da showroom e organizzatori operanti nel mondo dell’arte e dell’artigianato (ma anche studi di progettazione) negli ultimi anni ha dato vita ad un vero e proprio percorso identificativo supportato da un’operazione di marketing territoriale denominato Brera Design District. Alla sua sedicesima edizione, presenta un calendario ricchissimo con oltre 300 eventi. L’unione della cultura con il design dà vita ad una delle installazioni più gettonate proprio nel cortile della Pinacoteca di Brera, dove l’artista britannica Es Devlin ha realizzato la sua Library of Light. Una monumentale libreria dalla forma circolare del diametro di 18 metri, formata da scaffali luminosi e una piattaforma girevole che abbraccia visitatori e lettori con le sue pareti contenenti 2000 volumi. Un numero destinato a crescere perché come per una vera biblioteca, i visitatori potranno non soltanto consultare i libri ma anche donare i propri, contribuendo a espandere l’archivio pubblico. L’installazione è una delle più gettonate, come dimostra la quotidiana coda per accedervi. «Ho provato a far passare anche solo mia figlia per farle vedere i libri, ma mi hanno fermato. Purtroppo la coda è troppo lunga e con due figli piccoli non me la sento», racconta Micaela, una giovane mamma.

L’Orto Botanico diventa teatro di due installazioni. La prima in ordine di apparizione è IT MEANS PEACE, l’installazione ideata da Marco Balich per INTERNI, il magazine di interior e contemporary design di Gilda Bojardi che per il Fuorisalone 2025 presenta “CRE-ACTION” un laboratorio di idee che esplorano il legame tra design, sostenibilità e innovazione. Per



raggiungere il giardino dell'Orto Botanico bisogna attraversare un tunnel buio dove in filodiffusione sono riprodotti degli audio registrati da un inviato di guerra. Alla fine del percorso quasi ci si scontra con un muro nero con una scritta bianca: "Peace is a choice". Attorno ad un albero d'ulivo vengono riprodotte delle ninna nanne dei paesi in guerra. Il cammino si conclude con grandi scritte al neon che riportano la parola "pace" in sette lingue: arabo, ebraico, russo, ucraino, hindi, cinese e giapponese, che richiamano i sette colori della bandiera della pace. All'interno del giardino dell'Orto Botanico troviamo infine l'installazione di Philippe Starck, uno dei designer più influenti al mondo. Starck presenta una sua creazione immaginaria, la HateUnlimitedKorporation, un'azienda che promuove l'odio come strategia vincente in un mondo dove l'odio, un tempo relegato ai margini, è ormai onnipresente. Nell'Orto Botanico sventolano quindi venti grandi drappi, insegne, bandiere e bracciali sospesi tra realtà e distopia. In Palazzo Landriani troviamo l'opera Frozen di GrandSeiko in collaborazione con TokujinYoshioka, uno dei più rinomati artisti giapponesi che riflette sul concetto del tempo con la creazione di strutture di ghiaccio che sciogliendosi cambiano forma. «Noi veniamo dal Belgio, viviamo a Milano per un'internship. Anche ieri abbiamo fatto un giro per il quartiere, ma non andiamo in cerca di qualche esposizione precisa. Ci piace vivere l'ambiente», raccontano tre ragazze in un ottimo inglese. Infatti la vera essenza del Quartiere del Design la si coglie solo perdendosi tra le vie di Brera alla ricerca delle bandiere e dei totem rossi della Design Week. Perché il Design Distric offre all'avventore del Fuorisalone una sorpresa e un evento dietro ogni angolo. Proseguendo il viaggio si passa per la Galleria Vittorio Emanuele, con uno sguardo rivolto al Duomo e si approda alla Statale, l'Università degli Studi di Milano. La sede di via Festa del Perdono ha ormai un appuntamento fisso con il Fuorisalone. Quest'anno il cortile dell'Università ospita diverse installazioni del progetto CRE-ACTION del magazine INTERNI. Le diverse opere uniscono architettura, design e arte



"It means peace" all'ingresso dell'orto botanico di Brera

“

*Noi veniamo dal Belgio. Anche ieri abbiamo fatto un giro per il quartiere, ci piace vivere l'ambiente*

”



Installazione all'interno del chiostro dell'università Statale

“

*Toccando la mano del robot, un sensore registra il battito cardiaco di chi l'accarezza modificando la luminosità della scultura*

”

offrendo un'esperienza immersiva. La mostra ha trasformato l'Università in un laboratorio di idee, un percorso che intreccia design, architettura e arte, coinvolgendo oltre 40 progettisti di fama internazionale. Tutte le installazioni offrono esperienze uniche e interattive esaltando il potenziale trasformativo del design e della cultura. Nel Cortile del Settecento Piero Lissoni presenta per Sanlorenzo l'installazione Wind Labirinth, un vero e proprio labirinto di vele, simbolo della complessità del mare. Nel Cortile d'Onore si può invece ammirare Catasta, installazione di Amdl Circle per RubnerHaus alta 5 metri che rappresenta una piccola casa con un grande tetto spiovente che ricorda quello di un tempio antico ma al cui interno abita un nido di uccellini: non li puoi vedere ma puoi sentirne il cinguettio. L'installazione Echoes progettato dallo studio di Francesco Librizzi insieme a Dàmeda fonde creatività e azione evocando il legame antico tra architettura e natura e generando un dialogo tra la scala monumentale della Ca' Granda e i giardini all'interno dei suoi chiostri. Incontriamo poi Extraceleste, progetto artistico di Marco Nereo Rotelli, è un'opera spaziale, concettuale e pop: una scultura-robot che nasce dalla rigenerazione di un'antenna utilizzata per le connessioni spaziali. Toccando la mano del robot, un sensore registra il battito cardiaco di chi l'accarezza modificando la luminosità della scultura grazie al sistema di sensori, ma la coda per attivare la scultura-robot dissuade molti dal tentare l'esperienza. Proseguendo la passeggiata sotto il porticato del cortile ci imbattiamo in Re-flections di Ludovica Diligu, un'opera che annulla i confini tra moda, design, arte e percezione: 18 pannelli d'acciaio con superfici lucide presentano look di abbigliamento, offrendo ai visitatori la possibilità di vedere sé stessi indossare un nuovo modo di essere sfruttando il gioco del doppio e del riflesso generato dagli specchi. Queste sono solo alcune delle installazioni che all'Università Statale riescono a mettere in mostra un concetto: quello dei mondi connessi. Mondi culturali e mondi concettuali, tutti uniti seguendo il fil rouge di un design che va sempre più verso la sostenibilità e il bisogno di riflettere sulla contemporaneità.

Un altro luogo iconico della Design week è la zona di via Tortona a Milano Sud. In 25 anni il distretto di Tortona ha cambiato pelle, rimanendo comunque uno dei punti di riferimento del Fuorisalone, che negli ex capannoni industriali della General Electric ha mosso i primi passi. Cuore pulsante resta il “Superstudio più”, dove all’interno si trova la mostra dedicata al tema della felicità. Il “Floating Pouf” di Heflies, palloncino gonfiato a elio che fluttua nell’aria in attesa di diventare sgabello. La panchina “Surfbench” di Kald che ondeggia appena viene sfiorata e nonostante la sua apparente instabilità svolge al meglio la sua funzione. L’ecologica “Amore Ocean”, installazione realizzata con la plastica raccolta nei mari. “L’albero della vita” della designer Carla Tolomeo, nato dal concetto di labirinto del poeta argentino Jorge Luis Borges. Rappresentazione della metamorfosi e la trasformazione perenne che dalle radici porta l’uomo a toccare il cielo.

Mettiamo da parte i classici del Fuorisalone e avventuriamoci nelle novità. Nella zona di Garibaldi-Porta Nuova il design incontra l’intelligenza artificiale. In piazza Gae Aulenti infatti tubi, ringhiere e piante rampicanti vanno a formare il “Vertical Connection”, un’esperienza immersiva che esplora il rapporto tra architettura, spazio urbano e natura. L’installazione è stata progettata dallo studio scientifico del professore Stefano Mancuso esperto in neurobiologia e botanica, in collaborazione con Evastomper che ha realizzato la parte architettonica. Un sistema di pulsanti e sensori consente ai partecipanti di creare attraverso l’intelligenza artificiale delle immagini di una città del futuro, in base a quali delle caratteristiche della propria città ideale sono state selezionate. La propria Milano ideale verrà poi proiettata sullo schermo. Da campi verdi per l’agricoltura e riduzione di strade, edifici e dell’essere umano, a mondi futuristici con costruzioni che tendono al cielo come se non gli bastasse più soltanto la terra.

Il design della struttura è a impatto zero: ogni singolo componente è rigenerato e riutilizzabile, eliminando così gli sprechi e riducendo l’impatto ecologico.

Dopo aver visitato l’installazione sarà possibile ritirare una

“

*Un sistema di pulsanti e sensori consente ai partecipanti di creare attraverso l’intelligenza artificiale delle immagini di una città del futuro*

”



"Albero della vita" nel Tortona District

“

*La struttura è stata riqualificata e trasformata in un grande spazio polifunzionale che si aggiudica il ruolo di epicentro del festival.*

”



“Amore Ocean”, installazione realizzata con la plastica raccolta nei mari.

piantina omaggio. Al termine dell’evento tutte le piante utilizzate verranno donate a Isola Pepe Verde dove avranno una nuova vita, continuando ad arricchire l’ambiente e le aree urbane della città.

A due passi da Garibaldi c’è la novità dell’edizione di quest’anno. Nel distretto di Isola, ormai una vecchia conoscenza del Fuorisalone, la sorpresa è rappresentata da una ex fabbrica di gomma nata agli inizi del ’900 vicino a Scalo Farini, in via dell’Aprica 12. La struttura è stata riqualificata e trasformata in un grande spazio polifunzionale, il Basic Village, che si aggiudica il ruolo di epicentro del festival. Al suo interno tre mostre collettive a cura del team di Isola Studio. Conscious Objects è un percorso ludico-sensoriale tra oggetti del quotidiano riproposti in chiave etica e tecnologica, in dialogo con i loro sensi. Si possono trovare tra gli altri un’altalena realizzata con trecce di spago intessute tra di loro, una giacca con materiale di recupero e oggetti di design in plastica riciclata. Nell’Isola Design Gallery ogni allestimento è riflesso dell’esperienza e del modo di vivere del designer che lo ha realizzato, come quello dedicato alle eco-tecnologie e alla fabbricazione digitale, attraverso cui i visitatori possono dare una sbirciata al mondo che verrà. Infine nella terza mostra denominata “Be aware”, patrocinata dal Comitato Italiano Paralimpico, sono presenti la gigantografia di Maradona, LeBron James e GiannisAntetokounmpo o la bicicletta di Vincenzo Nibali.





## «L'idea che il cemento possa emettere suoni e addirittura illuminarsi è incredibile»

Moisés Alejandro Chiarelli



---

*«Sono venuta apposta da Berlino per studiare design qui a Milano perché da anni è uno dei centri, se non il centro più importante in questo campo», racconta Brigit, che tra le sue aspirazioni c'è quella di dare vita un giorno ad ambienti funzionali, confortevoli e armoniosi nella sua città.*

---

«Pensare di rimanere a Milano? L'idea non mi dispiace. Sono qui da settembre e devo dire che questa città mi sta piacendo molto. Vediamo cosa Milano avrà da offrirmi una volta terminato i miei studi». «Mia figlia deve inseguire i suoi sogni e io come genitore le starò sempre accanto, anche se ciò significa stare a mille chilometri di distanza», queste le parole di Marika, la madre di Brigit, che tra un momento e l'altra con la figlia si gode ciò che la città ha da offrire in questa ricca settimana. «L'installazione che più mi ha colpito qui alla Statale è stata la 'la catasta' di legno. Mi piace molto la metafora che c'è dietro, cioè che tramite il foro centrale arrivi la luce divina che tutto crea. Mentre invece a mia mamma gli è piaciuta l'altalena, perché le ricorda di quando da piccola mi spingeva sull'altalena nel giardino di casa nostra...», continua nel suo racconto Brigit, che è rimasta soddisfatta di come è stato organizzato l'evento, specialmente alla Statale: «Addirittura ogni tot tempo

“

*Pensavo  
trasmettesse  
più ispirazione,  
me lo aspettavo  
più coinvolgente*

”



Due visitatrici all'università Statale

distribuiscono gratis la cedrata fresca in lattina».

Se per alcune persone le installazioni hanno trasmesso entusiasmo, soddisfacendo le loro aspettative, per altre non è stato altrettanto. È il caso di Benedetta e Arianna, entrambe universitarie che hanno visitato il Vertical Connection di Portanuova. «Pensavo trasmettesse più ispirazione, me lo aspettavo più coinvolgente», esclama Benedetta con tono deluso. «Ci hanno spedito su per le scale senza spigarci in maniera esaustiva, della serie “vai su, fatti il tuo giretto e scegli la tua piantina da portare via”», prosegue Arianna dando ragione alla sua amica. «Una cosa carina che avrei voluto era il video. Sì c'era la possibilità di scaricarselo, però davano poco tempo: una volta finito di farmi il giro, che sarà durato 10 minuti circa, e il video già non c'era più». Il video al quale si riferisce Benedetta è quello creato da ogni gruppo (si entra 12 o 15 persone alla volta ogni 15 minuti): all'inizio ogni gruppo si trova dinnanzi ad una “tavola periodica” e ognuno sceglie una caratteristica che vorrebbe ci fosse nella sua società del futuro, come ad esempio inclusività, cooperazione, innovazione, ecc., e poi l'IA genera un breve video della società creata e che ognuno, alla fine del percorso, può scaricare tramite QR. «Abbiamo comunque visto i video di altri ed era carino, però non ho capito molto il nesso, cioè il suo legame con la natura. Mi dà più l'impressione che la generazione dei video con IA sia buttato lì così giusto perché è il tema del momento», continua Benedetta, che alla domanda se questo tema del “mondi connessi”, con la sua sostenibilità, ha un senso, o se più una cosa di facciata risponde «Ci provano, l'importante è quello». Una delle installazioni più suggestive di quest'edizione è OSMOS, un'esperienza sensoriale che esplora il tema delle connessioni e delle risonanze tra micro e macrocosmi, intrecciando natura, architettura e psicofisico.

«Posso dire che è stata una delle esperienze più interessanti che ho vissuto al Fuorisalone quest'anno. L'uso del cemento come materia sensoriale mi ha davvero colpito. Non mi aspettavo di essere tanto coinvolto, ma l'idea che il cemento possa vibrare, emettere suoni e addirittura illuminarsi di notte è incredibile. Il progetto mi sembra una fusione perfetta tra arte, design e tecnologia», queste le impressioni di Laura, studentessa romana di interior design, che





conclude «"Osmos", in particolare, mi ha impressionato per la sua capacità di evocare emozioni attraverso la vibrazione e la luce». Dello stesso entusiasmo e parere positivo è stata anche l'impressione di Jennifer, artista e curatrice d'arte contemporanea. «È stata una rivelazione! Non avevo mai visto il cemento trattato in un modo così sensibile e emozionante». Ma la cosa che più ha colpito Jennifer è stato il messaggio trasmesso: «Trovo che il messaggio trasmesso sia molto potente. L'idea di un albero caduto che dona il suo ultimo atto vitale per nutrire il cemento è bellissima e piena di simbolismo. Mi ricorda quanto siamo legati alla natura e a tutto ciò che ci circonda. Il cemento che "suona" e che diventa una casa armonica è una metafora perfetta della nostra connessione con l'ambiente e con la vita. In un certo senso, ci ricorda che tutto è interconnesso e che anche la materia più resistente può contenere dentro di sé qualcosa di sorprendente e emozionante».

Di tutt'altro parere, invece, è quello di Kevin, critico d'arte di Firenze. «Onestamente, non sono un grande fan di questa installazione. La trovo troppo focalizzata sull'effetto "wow" senza una vera e propria funzionalità. Il concetto di rendere il cemento un materiale che "suona" o che si trasforma in una fonte di luce mi sembra più una trovata estetica che un'innovazione pratica. È sicuramente affascinante, ma credo che ci siano altre soluzioni più efficaci per creare esperienze sensoriali senza dover trasformare un materiale così pesante e poco versatile come il cemento in qualcosa di stravagante», dice Kevin, che alla domanda su cosa ne pensa della motivazione dietro l'opera risponde: «A livello concettuale, il progetto cerca di essere molto poetico, ma non sono convinto che riesca a comunicare realmente quel messaggio. L'idea che un albero morto possa "dare vita" al cemento mi sembra più una metafora forzata che una vera riflessione sulla vita e sulla natura. Se il progetto fosse stato più incentrato sulla sostenibilità e sul recupero di materiali in maniera più autentica, sarebbe stato sicuramente più interessante».



“

*Trovo che il messaggio trasmesso sia molto potente. L'idea di un albero caduto che dona il suo ultimo atto vitale per nutrire il cemento è bellissima*

”



Due studentesse di design Benedetta (a sinistra) e Arianna (a destra)



## Ritardi e soppressioni dei treni: tutti i guai di Trenord denunciati dai pendolari

Manuela Perrone



Michela De Marchi Giusto



---

*Ritardi, scioperi e soppressioni. Sono i disagi che sempre più frequentemente influiscono sull'esperienza di viaggio dei pendolari che entrano ed escono da Milano. Nonostante il capoluogo lombardo sia ben collegato da treni, tram e metropolitane ogni giorno i problemi con i mezzi rendono il tragitto difficoltoso e stressante.*

---

Ogni giorno Camilla, studentessa universitaria 22enne, prende il treno alla stazione di Rescaldina alle 7:17. «In una settimana - dice Camilla - in media per tre giorni il treno arriva con un ritardo che va dai 5 ai 20 minuti. Non dicono neanche il motivo e spesso non lo comunicano sull'app».

Quotidianamente - dichiara l'Ufficio stampa di Trenord - oltre 485mila passeggeri salgono e scendono dai treni regionali nelle 24 stazioni ferroviarie nell'area di Milano. E vengono effettuate circa 2300 corse, raggiungendo le 460 stazioni in Lombardia e regioni limitrofe. Una crescita costante che ha fatto passare i viaggiatori quotidiani di Trenord da 713mila nel novembre 2023 a 762mila l'anno successivo. Ma i problemi non sono mancati.



“

*I pendolari soffrono sia dei servizi che hanno ritardi o soppressioni, sia della mancanza di comfort del viaggio*

”



**Matteo Casoni - Responsabile Comitato InOrario**

«Oggi - afferma Franco Aggio, presidente del Comitato Mi.Mo. Al (Milana, Mortara, Alessandria) - i pendolari soffrono sia dei servizi, che hanno ritardi e soppressioni, sia della mancanza di comfort di viaggio in alcune fasce orarie e su alcune linee». Disagi che evidenzia anche Matteo Casoni, responsabile del Comitato InOrario (Milano, Mantova, Cremona). «Un treno può non partire per diversi motivi: non vanno le porte, l'aria condizionata non funziona, c'è qualcosa che ostacola il passaggio. E se c'è un guasto, poi si provocano ritardi». Casoni porta un esempio pratico: «Nella tratta Mantova-Milano c'è il problema della versatilità dell'infrastruttura: Mantova e Codogno distano circa 100km e il binario è ancora unico, a inizio 2024 era stato proposto il doppio binario ferroviario, ma il progetto è cominciato solo ora. Penso che si riuscirà nell'intento, se tutto va bene, nel 2035-2036». Aggiunge: «Il problema del binario unico comporta un altro grande disagio: se un treno si guasta e rimane fermo sulla linea, non si avrebbe possibilità di superarlo, quindi ha ricadute su tutta la tratta». Guasti in numero abbastanza elevato: nel 2024 - secondo i dati di Trenord - si sono verificati 9mila guasti ed eventi anomali sulle infrastrutture, che hanno impattato complessivamente sulla regolarità di 33mila corse.

I problemi influiscono anche su Fabio che prende il treno delle 8:27 alla stazione di Lissone per raggiungere il suo posto di lavoro. «Io inizio alle 10 - afferma - e prendo già il treno con un grande anticipo. Non è possibile dover partire due ore prima perché rischio di arrivare in ritardo la maggior parte dei giorni». Nonostante una sensazione generale di insoddisfazione, l'Ufficio Stampa di Trenord comunica che l'80% dei treni nel 2024 è arrivato puntuale, l'87% è giunto entro i 7 minuti dall'orario previsto e il 95% entro i 15 minuti.

A questi disagi si aggiunge il problema della sicurezza: «Sta dilagando un alto tasso di criminalità. Ci sono delle linee che soffrono parecchio, come l'S9, l'S11, la Milano-Lecco, la Milano-Mortara» sostiene Aggio. E a questi disagi si aggiunge quello della climatizzazione. «Soprattutto in inverno - dichiara Casoni - sembra di stare

in una sauna o all'opposto al Polonord. Anche in estate spesso i pendolari si trovano in una situazione invivibile. Infatti negli anni scorsi è successo che alcuni treni non partissero perché il personale si rifiutava di lavorare in condizioni del genere».

Tali problemi colpiscono le linee e gli orari indistintamente. Ma ci sono momenti più gettonati, ovvero dalle 7 alle 9 del mattino e dalle 17 alle 20, oltre che tratte più frequenti. Come la S5 Varese-Milano Passante-Treviglio con 58mila passeggeri, a cui seguono le linee S8 Lecco-Carnate-Milano con oltre 42mila viaggiatori e S6 Novara-Passante-Pioltello con 41mila.

Casoni spiega che «Anche un problema alle due del pomeriggio, quando c'è meno gente che prende il treno, ha delle ripercussioni a lungo termine», incidendo sui treni successivi con i pendolari che tornano a casa. «Per esempio - riporta Casoni - se un treno Milano-Mantova si blocca durante una fascia morta, poi ci vuole del tempo per sistemare il guasto, provocando un ritardo sugli orari di punta. Purtroppo, Trenord ha poco materiale di scorta, quindi il servizio non è sempre garantito e si provocano ritardi». E su essi ha un peso anche la stagionalità: in inverno c'è il ghiaccio sulle rotaie, in estate il troppo caldo provoca surriscaldamento, in autunno le foglie che si attaccano non permettono ai treni di frenare correttamente».

Problemi rimasti costanti negli anni. «Alcuni miglioramenti delle linee sono stati fatti - spiega Aggio - Per esempio sono arrivati treni nuovi, che sono sicuramente più comodi e hanno una qualità maggiore, ma rispetto a quelli vecchi portano meno persone. Questo diventa un problema nelle fasce orarie più di punta perché portano circa 100 persone in meno».

Nei casi di sciopero i pendolari devono organizzarsi. «Possono puntare sulle fasce di garanzia - sostiene Aggio - anche se non vengono osservate al 100%. Ma quando parliamo di sciopero delle ferrovie, purtroppo, al momento ci sono viaggiatori di Serie A e viaggiatori di Serie B». Spiega: «I primi sono quelli che viaggiano

“

*Un problema  
alle due  
del pomeriggio  
quando c'è  
meno gente  
che prende il treno  
ha delle ripercussioni  
a lungo termine*

”



**Nuovi biglietti Trenord ricaricabili**



“

*Dei nuovi convogli,  
186 teoricamente  
in circolazione,  
il 10% è fermo  
come da  
dichiarazione di  
Regione Lombardia*

”



**Franco Aggio** Presidente Comitato  
Mi.Mo.Al

in provincia di Milano-Monza-Brianza con un biglietto semplice o abbonamento e possono usare qualsiasi mezzo (treno, metropolitana, autobus) per spostarsi all'interno della loro zona. Mentre nel resto della Lombardia, se c'è sciopero delle ferrovie, i viaggiatori non possono utilizzare un mezzo equivalente sullo stesso itinerario, perché non c'è l'integrazione modale tariffaria». Nel 2024, comunica l'Ufficio Stampa di Trenord, si sono registrate più di 20mila soppressioni totali su 776mila corse. Una media di 57 al giorno, di cui il 48%, circa 10mila, cancellati a causa dei 15 scioperi proclamati durante l'anno. Le fasce di garanzia, però, non diminuiscono il disagio, perché: «Vuol dire dover partire prima e tornare a casa dopo - aggiunge Casoni - Alla sera studenti e lavoratori possono anche stare in giro per più tempo senza avere ripercussioni, ma al mattino può essere un problema per entrare in ufficio». Inoltre, per scioperi e cancellazioni non sono previsti rimborsi «a meno che non sia una tratta di lunga percorrenza, quindi non è il caso dei pendolari» dice Casoni. «Negli ultimi tempi - afferma Aggio - Trenord ha riportato l'offerta ferroviaria ai tempi del pre-covid e questa è una cosa buona, ma è a macchia di leopardo: in certe fasce orarie e su certe linee servirebbero delle corse in più». Chiarisce: «Tutto il sistema della manutenzione andrebbe rivisto e migliorato. Dei nuovi convogli, 186 teoricamente in circolazione, il 10% è fermo come da dichiarazione di Regione Lombardia. Di questi, nove saranno fermi per più di un anno per guasti importanti e incidenti vari, altri nove saranno fermi per qualche mese per altrettanti guasti importanti, atti vandalici o incidenti vari. Quindi 18 treni su 186 non sono disponibili».

«Noi come comitato continuiamo a sollecitare le istituzioni locali, regionali e Trenord - afferma Casoni - Cerchiamo di sollecitare soprattutto quando ci sono problemi abbastanza grossi: per esempio, a gennaio un treno in particolare provocava disagi per una serie di guasti, quindi abbiamo cercato di portare l'attenzione lì e dopo un mese si è riusciti ad avere una soluzione». Continua: «Se un treno tutti i giorni parte con mezz'ora di ritardo o viene sop-

presso, cerchiamo di farlo presente pretendendo un cambiamento. Poi raccogliamo anche i feedback dei viaggiatori per capire cosa loro richiedono e consigliano». Accogliere i suggerimenti, infatti, è fondamentale. «Secondo me - sostiene Marta, pendolare 27enne che dalla stazione di Garibaldi per tornare a casa - si dovrebbero garantire treni più puliti. Spesso i sedili sono pieni di briciole perché qualcuno mangia durante il viaggio, i corridoi sono appiccicosi e i bagni sporchi». Mentre per Fabrizio, lavoratore 43enne che torna a casa da Cadorna, si dovrebbero aumentare i treni su alcune tratte. «Per la tratta che va a Varese, fermando anche nei paesi più piccoli - afferma - passano pochi treni rispetto alla quantità di persone che usano il servizio». Aggiunge: «Quindi le persone finiscono per stare tutte schiacciate, non si respira e per scendere bisogna dare gomitate per farsi spazio». Aspetti su cui è d'accordo anche Aggio. «Su alcune linee e in alcuni orari servono più corse. Poi servirebbero dei treni più capienti e una manutenzione a un livello, non dico ottimale, ma più che decente per evitare continui fermi di convogli, che poi si traducono in difficoltà oggettive e anche in soppressioni. «Oltre a Trenord - termina Aggio - il sistema ferroviario si basa anche sui gestori dell'infrastruttura. Questi hanno i loro problemi, che poi incidono chiaramente sui viaggi del personale, provocando a loro volta ritardi e soppressioni». La responsabilità delle soppressioni, dichiara Trenord, riguarda per il 32%, ovvero per 18 corse al giorno su 2300, all'operatore ferroviario, all'indisponibilità di treni per guasti o in conseguenza a precedenti irregolarità causate dall'infrastruttura. Mentre l'11% è dovuto a cause esterne come incidenti sui binari o investimenti, e poco più del 7% delle cancellazioni avviene per diretta responsabilità dell'infrastruttura, per guasti a impianti. Il sistema ferroviario, quindi, è complesso e riguarda più attori. Se quindi solo uno di questi non ha delle performance accettabili, si ripercuote fino al cliente finale, ovvero il viaggiatore, che sia studente, lavoratore o turista.



“

*Su alcune linee e in alcuni orari servono più corse. Poi servirebbero dei treni più capienti e una manutenzione a un livello decente*

”



Treno fermo alla stazione di Milano Centrale



## Milano – Parigi: riparte l’alta velocità ma il più conveniente resta l’aereo

Matilde Liuzzi



Chiara Balzarini



---

*Dal 1° aprile è di nuovo attiva l’alta velocità Milano Parigi: ma tra Frecciarossa, TGV, aereo, flixbus e macchina, qual è la soluzione meno costosa? Secondo le analisi condotte da MasterX, l’aereo low cost è la soluzione più economica*

---

Riparte il collegamento diretto ad alta velocità tra Milano e Parigi. Ma con 54€ il volo low cost resta l’opzione più economica. Master X ha fatto un confronto: infatti tra aerei, pullman, auto e locomotive le opzioni non mancano. Sono stati considerati i vari mezzi di trasporto e due periodi molto diversi tra loro: un ponte, come ad esempio quello dell’1-4 maggio, e un normale weekend, come quello del 23-25 maggio. A ricerche terminate, l’opzione meno dispendiosa è l’aereo.

Dopo oltre un anno di interruzione a causa della frana nella valle della Maurienne, il Frecciarossa è finalmente tornato operativo. Dal 1° aprile, il treno è tornato a unire le due città con quattro corse giornaliere: due da Milano (6:20 e 15:48) e due da Parigi (7:30 e 15:18). Il viaggio dura poco più di sette ore, con fermate intermedie a Torino, Oulx, Modane, Saint-Jean-de-Maurienne, Chambéry e Lione.



“

*I prezzi del TGV partono da 29 euro ma all'atto pratico sono spesso più alti*

”



Binari della stazione Gare de Lyon a Parigi

I biglietti sono acquistabili sul sito Trenitalia e, a seconda della data e dell'orario, il prezzo varia sensibilmente. Ad esempio, per il weekend del 23-25 maggio, un biglietto da Milano costa tra gli 89 e i 99€, mentre il ritorno da Parigi tra i 113 e i 135. Durante un ponte festivo come quello del 1° maggio, i prezzi salgono: da Milano si parte da 135€, da Parigi si torna con un minimo di 89 e un massimo di 113.

I comfort non mancano. Il Frecciarossa offre quattro livelli di servizio: Executive, Business, Standard e Sala Meeting (per gruppi fino a cinque persone). A bordo si trovano Wi-Fi gratuito, schermi piatti, un'area bar e il portale "FRECCIAPLAY" per ordinare pasti, leggere giornali, ascoltare musica o giocare. Ogni giorno sono disponibili 1.840 posti con prenotazione obbligatoria. I biglietti possono essere modificati illimitatamente (con eventuale adeguamento tariffario) fino a un'ora dopo la partenza, o rimborsati con una trattenuta del 20%.

Anche la stazione di arrivo, Gare de Lyon, è ben collegata al centro di Parigi: la metropolitana permette di raggiungere rapidamente ogni zona della città.

Un'alternativa al Frecciarossa è il TGV francese, tornato operativo dal 31 marzo tra Parigi Gare de Lyon e Milano Porta Garibaldi. Il tragitto dura circa 7 ore, con tre corse giornaliere e fermate a Modane, Saint-Jean-de-Maurienne, Chambéry e Macon. I prezzi partono da 29€, ma all'atto pratico sono spesso più alti. Per esempio, il 23 maggio si parte da 89€, mentre nel pomeriggio si arriva a 114. Il ritorno il 25 maggio costa tra 114 e 134€. Durante il ponte del 1° maggio si toccano i 169€ sia all'andata sia al ritorno. Il TGV offre anche una "Carte Advantage Adulte" che garantisce uno sconto del 30% ai viaggiatori tra i 27 e i 59 anni.

Una soluzione più economica è sicuramente il Flixbus. Il viaggio dura circa 14 ore, ma costa molto meno: 70€ per l'andata il 1° maggio e 110 per il ritorno il 4. Nei weekend normali, i prezzi oscillano tra i 40 e i 60€ a tratta. Inoltre, le corse sono numerose e le fermate parigine, come BercySeine, sono ben

servite dalla metropolitana. Per quanto riguarda il trasporto privato invece i prezzi salgono. Secondo [viamichelin.it](http://viamichelin.it) i prezzi vanno dai 155€ ai 263€ sola andata. L'itinerario più veloce prevede almeno 9 ore di viaggio e nei 263€ totali sono compresi 154€ di pedaggio: si tratta infatti della strada più veloce proprio perché la maggior parte del viaggio si svolge in autostrada. Quindi si tratta di un'alternativa rapida ma costosa. Volendo abbattere i costi invece, la soluzione più economica prevede 155€ e quasi 11 ore di viaggio. In questo caso si percorre meno autostrada e perciò i tempi si allungano.

Per quanto riguarda il trasporto aereo le variabili aumentano. Bisogna infatti tenere conto degli aeroporti e della loro posizione, il mezzo usato per raggiungerli e delle compagnie aeree che vi si dirigono. Da Milano gli aeroporti preferiti sono Linate, Malpensa e Orio al Serio. Il più comodo è sicuramente Linate, a soli 8 km dal centro città. È raggiungibile con la nuova M4 in 12 minuti dalla fermata San Babila con un biglietto singolo della Atm ad un costo di 2,20€ oppure in auto. L'aeroporto meneghino infatti dispone di diverse soluzioni per lasciare l'auto nelle vicinanze. L'opzione FastParking e ExpressParking prevedono tariffe dai 22,50€ per un parcheggio raggiungibile con 2 o 3 minuti di navetta dall'aeroporto secondo [parkbooking.com](http://parkbooking.com). Il sito ufficiale dello scalo milanese invece offre soluzioni di parcheggio anche al coperto a partire da 39€ con accesso diretto all'area adibita al check in. È però possibile risparmiare qualcosa con un parcheggio all'aperto a dieci minuti a piedi.

L'aeroporto di Malpensa invece si trova a circa 50km dal capoluogo lombardo ed è raggiungibile in auto o con il treno Malpensa Express. Per chi arriva in macchina il parcheggio più economico parte dai 29€. Da lì è possibile raggiungere l'aeroporto con una navetta gratuita che parte ogni 15 minuti. In alternativa con il Malpensa Express dalla stazione di Milano Cadorna si può arrivare in 37 minuti al Terminal 1 a partire

“

*Per quanto riguarda il trasporto privato invece i prezzi salgono. Secondo [viamichelin.it](http://viamichelin.it) i prezzi vanno dai 155€ ai 263€ sola andata*

”



L'aeroporto di Milano Linate

“

*Volendo scegliere  
i voli più economici,  
tra andata e ritorno  
si potrebbe  
spendere 54€*

”



Un aereo della compagnia di bandiera francese "Air France"

da 13€. È presente anche un servizio di navetta dalla Stazione Centrale di Milano con prezzo base € 10,00.

Anche l'aeroporto di Orio al Serio si trova a 50 km da Milano ed è in provincia di Bergamo. Anche in questo caso sono presenti diverse soluzioni per lasciare la macchina. Le tariffe variano a seconda dei servizi offerti, partendo da 12€. Per non avere il costo del parcheggio, è possibile usufruire di uno dei tanti servizi di navetta (Flixbus, Terravision, Orioshuttle) che con circa 50 minuti di viaggio permettono di arrivare a Orio con 10€.

Per quanto riguarda gli aeroporti parigini invece il più grosso è Charles De Gaulle che dista circa 25-30 km dal centro. Da CDG il metodo più economico per spostarsi è il treno suburbano RER B che da 11,80 € in 30-40 minuti permette di raggiungere le stazioni Gare du Nord, Châtelet-Les Halles e Saint-Michel. In alternativa ci sono anche i taxi, ma il prezzo vola facilmente oltre i 50€, mentre un'altra opzione economica è il Roissybus che da 16,20€ porta i passeggeri in meno di un'ora fino al centro.

Lo scalo più vicino al capoluogo francese invece è l'Aeroporto di Parigi Orly, a soli 15 km a sud del centro. Da lì il mezzo di trasporto più conveniente è la metropolitana, che con la linea 14 in circa 25 minuti permette di arrivare a Châtelet con il biglietto da 13€. Le altre soluzioni come bus o treni sono tutte più dispendiose in termini sia di tempo sia economici.

Infine c'è un terzo aeroporto, si tratta di Beauvais-Tillé ed è situato a 85 km a nord di Parigi. È usato principalmente da compagnie low-cost come Ryanair e Wizz Air. Gli spostamenti da Beauvais sono piuttosto lunghi: con ogni mezzo è necessaria almeno un'ora di viaggio. La navetta costa 17€, il treno per Gare du Nord 13€ ma richiede cambi.

Venendo alle tariffe dei voli, SkyScanner.it offre una panoramica sulle tariffe, sia in un weekend normale come quello. Il volo più economico è ancora quello di Ryanair, in partenza





alle 20,25 da Orio e in arrivo alle 22 a Beauvais, a 21€. Altri voli a prezzi bassi sono quelli di EasyJet nel tardo pomeriggio o prima serata da Linate o Malpensa su Charles De Gaulle o Orly da 46€ a 58€. Poco più alti i prezzi in mattinata, tra i 75€ e i 92€, sempre con EasyJet. La più costosa è ancora una volta AirFrance con 183€.

La situazione cambia drasticamente per il volo di rientro dal ponte del primo maggio. Il più economico costa 112€. Si vola con WizzAir da Beauvais alle 8,25 e si atterra alle 10 a Malpensa. Ryanair offre poi una soluzione da 119€ in mattinata da Beauvais a Orio, oppure sulla stessa tratta in tarda serata a 143€. Da 161€ in su anche i voli di EasyJet, mentre AirFrance schizza a 438€.

In questo caso volendo scegliere la soluzione più economica si potrebbe scegliere il biglietto da 21€ in partenza la sera di giovedì da Orio e quello da 112€ che decolla alle 8,25 da Beauvais, per un totale di 123€. Tuttavia questa scelta farebbe perdere la possibilità di visitare la città per tutta la giornata di giovedì e domenica. Insomma, le opzioni non mancano e la scelta alla fine dipende solo da cosa si cerca: rapidità, risparmio o magari un compromesso tra le due cose.



“

*Le opzioni non mancano e la scelta alla fine dipende solo da cosa si cerca: rapidità, risparmio o magari un compromesso tra le due cose*

”

Mezzo	Durata del viaggio	Costo ponte 1 maggio (a+r)	Costo weekend medio (a+r)
Frecciarossa	7 ore	da 224€ a 248€	da 202€ a 234€
TGV	7 ore	338€	da 203€ a 248€
Flixbus	14 ore	180€	da 80€ a 120€
Aereo	1,5 ore	da 123€ a 621€	da 54€ a 293€
Auto	11 ore	da 310€ a 526€	da 310€ a 526€

Tempi, costi e mezzi per il viaggio Milano-Parigi



## Single promossi ad aspiranti genitori ma in Italia si adotta sempre meno

Alyssa Cosma



Riccardo Severino



---

*Anche i single potranno adottare. Lo ha deciso la Corte Costituzionale con la sentenza numero 33 dello scorso 21 marzo. Sulla carta, la svolta è storica. Ma in Italia, le adozioni di minorenni stranieri sono calate drasticamente nell'ultimo decennio. Quanto sarà teorico e quanto reale il cambiamento?*

---

Per fare chiarezza nella confusione causata dalla novità della sentenza, alcuni tra gli enti autorizzati dalla CAI (Commissione per le Adozioni Internazionali) – in primis la fondazione Ai.Bi Amici dei Bambini – hanno già tenuto dei corsi di avvicinamento al tema dell'adozione, esclusivamente dedicati agli aspiranti genitori single. Come spiega la dott.ssa Lorenza Persona, referente per l'adozione internazionale di Amici dei Bambini, uno dei primi webinar si è svolto lo scorso 8 aprile, poco più di due settimane dopo il deposito della nuova sentenza. E i 70 posti disponibili sono andati “sold out” in pochissimo tempo. Ma riavvolgiamo il nastro. Le persone singole, e quindi non in coppia, avranno diritto all'adozione di un/a minore straniero in situazione di abbandono. Ma perché succede solo ora? La sentenza della Corte – che è il più importante organo di garanzia costituzionale nell'ordinamento

“

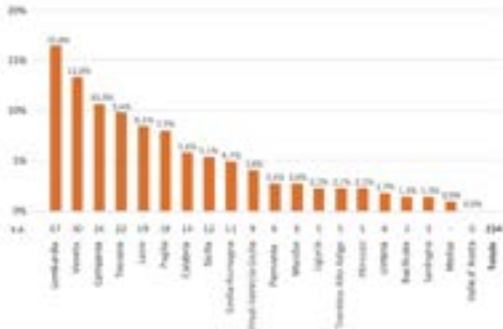
*Saranno incontri dedicati ai single per spiegare come si presenta la domanda di idoneità*

”

italiano - ha dichiarato illegittimo l'articolo 29-bis, comma 1, della legge numero 184 del 1983, nella parte in cui non include i cosiddetti "single" fra le persone che possono adottare un/una minore straniero/a residente all'estero. Lo spiega il comunicato della Corte: «L'interesse a divenire genitori, pur non attribuendo una pretesa a adottare, rientra nella libertà di autodeterminazione della persona e va tenuto in considerazione, insieme ai molteplici e primari interessi del minore». Ma cosa sono gli "enti autorizzati"? E qual è il loro ruolo? Nel nostro Paese sono 45, operano in un totale di 69 Paesi e sono autorizzati - appunto - dalla CAI. Il loro compito è quello di informare, formare e affiancare i futuri genitori adottivi (e d'ora in poi anche il futuro genitore singolo) nel percorso dell'adozione internazionale. Ma tra i loro compiti c'è anche quello di curare lo svolgimento all'estero delle procedure necessarie per l'adozione, assistendo i genitori davanti all'Autorità Straniera e sostenendo la famiglia nel percorso post-adozione.

I corsi organizzati da Amici Dei Bambini, infatti, sono e saranno dei «Webinar gratuiti della durata di circa un'ora» racconta la dott.ssa Persona. E siccome «non esiste ancora una prassi» definita. I corsi di formazione - ognuno di essi avrà un focus specifico - saranno «incontri tecnici in cui viene spiegato come funziona la presentazione della domanda di idoneità anche da parte dei single». L'obiettivo di questi incontri, divisi in moduli, sarà una sorta di formazione. Utile a preparare le persone single ad affrontare un percorso che può essere duro e impegnativo. Ma anche per prepararsi gradualmente ad accogliere un bambino o una bambina nelle loro vite. «Saranno cinque moduli, di cui uno della durata di un intero weekend». Come spiega Persona, questa è stata «una prima infarinatura», dove gli aspiranti genitori singoli hanno potuto rivolgere all'ente tutte le domande del caso. La maggior parte - rivela la referente - «riguardavano i requisiti tecnici per fare richiesta d'adozione. Come la differenza d'età tra genitore e minore, i Paesi che sono aperti all'adozione per i single. Quindi, tutte le questioni più tecniche». A queste si aggiungono anche rich-

Figura 2 - Coppie che hanno richiesto l'autorizzazione all'ingresso in Italia di minorenni stranieri a scopo adottivo secondo la Regione di residenza, I semestre 2024 (valori assoluti e percentuali)



**I numeri delle adozioni internazionali di regione in regione**





ieste più specifiche su «come verranno “valutati” i single». Ma anche «quanto sarà considerato il quadro economico» e soprattutto «quanto conta il fatto di non avere una rete familiare in loco».

Tra queste domande, alcune hanno già risposta. Non tutti i Paesi stranieri, infatti, permettono ad oggi l'adozione ai single. «In tanti paesi – spiega il dottor Francesco Elli, responsabile dell'ufficio stampa di Amici dei Bambini – non c'è la possibilità di adottare per i single, quindi ci sono alcuni paesi che sono esclusi non per una legge italiana, ma per una legge del Paese. Tantissimi altri invece la prevedono già».

Tra quelli che la consentono, ci sono India, Cina, Thailandia, Colombia, Ecuador, Haiti e Bulgaria. Alcuni dei quali prevedono che i padri possano adottare solo figli maschi, e non figlie femmine.

I dubbi nella mente delle persone – però - sono ancora tanti, spiega il dottor Elli: «Subito dopo la sentenza, tanti giornalisti hanno chiesto storie di single in attesa (di adottare ndr.). Ma non ci sono liste d'attesa, non esiste nulla di tutto ciò». E aggiunge: «Da un giorno all'altro, un single può avvicinarsi a pensare di adottare. Mentre prima era escluso a priori. Ma è chiaro che è ancora tutto un po' da vedere, perché non c'è stato un primo caso (post sentenza ndr.)».

E per raccogliere gli effetti della nuova sentenza, gli enti autorizzati come Amici dei Bambini – che tra gli italiani è quello che può operare sul maggior numero di Paesi - dovranno aspettare ancora un po'. Perché le tempistiche che intercorrono tra la presentazione della richiesta d'adozione da parte delle coppie fino all'effettiva adozione non sono affatto brevi. «In media, nel 2022 e nel 2023, l'iter complessivo arrivava a durare 52 mesi. Quando in teoria le leggi prescrivono dei tempi ben precisi, che di fatto però non vengono rispettati». Gli ultimi dati diffusi dalla CAI risalgono al primo semestre del 2024, e rivelano delle stime ancora peggiori di quelle descritte da Elli. Dalla domanda di adozione all'autorizzazione all'ingresso del minore in Italia - passando per il decreto

“

*Da un giorno  
all'altro, un single  
può pensare  
di adottare.  
Mentre prima era  
escluso a priori*

”



Il logo della fondazione Ai.Bi Amici dei Bambini

“

*Nel 2022, l'iter complessivo per una coppia arrivava a durare 52 mesi*

”

d'idoneità e il conferimento dell'incarico a un ente – il temponedio è di 56 mesi.

Perché per adottare un figlio, prima di rivolgersi a un ente bisogna ricevere la cosiddetta dichiarazione di idoneità: «Il tribunale e i servizi sociali fanno la loro indagine sulla coppia, che verrà fatta nella stessa maniera anche per i single, per dichiarare se le persone sono idonee ad adottare o meno. Arriva poi un momento in cui ogni coppia che fa l'iter riceve la sentenza di dichiarazione di idoneità all'adozione, con il giudice che dice che la coppia può adottare, oppure che non può adottare “perché...” oppure “fino a...”». A quel punto, spiega Elli: «Per l'adozione internazionale, (le coppie ndr.)devono per forza rivolgersi a un ente, ed è qui che adozione nazionale e internazionale si dividono». È un percorso – dunque – che si può considerare diviso in due parti: «La prima parte non c'entra con gli enti come il nostro, perché se ne occupa iltribunale con i servizi sociali».

Dopo il semaforo verde del decreto d'idoneità, continua il portavoce della fondazione: «La coppia deve scegliere un ente, sulla base di diversi fattori. Anche perché non tutti gli enti operano negli stessi Paesi. Se io voglio adottare in Brasile o in Burundi, devo rivolgermi a un ente che sia autorizzato a operare in quei Paesi».

La richiesta di idoneità passa attraverso la fase di «compilazione della modulistica sul sito dei tribunali»spiega la dot.ssa Persona. Che«non è ancora stata modificata ed è ancora rapportata alle coppie senza considerare i single».

Si deduce, dice la referente, che «i servizi non sono ancora attivi sul fronte single». Ed è proprio questo il caso del tribunale per i minorenni di Milano. Come riferisce al telefono il punto informativo del tribunale, i corsi di pre-idoneità per gli aspiranti genitori single non sono ancora iniziati. Poiché“è ancora tutto in itinere, ed è ancora tutto abbastanza vago”. Ma secondoPersona, la dilatazione dei tempi èper il momento comprensibile: «La sentenza è stata emessa circa tre settimane fa. Per i tribunali e per i servizi sociali ci vorrà del

Figura 1 - Coppie che hanno richiesto l'autorizzazione all'ingresso in Italia di minorenni stranieri a scopo adottivo. I semestre - anni 2014-2024 (valori assoluti)



**Il calo delle adozioni internazionali in Italia nell'ultimo decennio**



tempo per adeguarsi. Probabilmente la prassi sarà diversa per ogni tribunale. Noi ci auguriamo che non si procrastini».

In questo scenario, la Commissione per le Adozioni Internazionali rilascia d’anno in anno (e di semestre in semestre) le statistiche con i numeri relativi alle adozioni internazionali. Secondo il rapporto Dati e prospettive internazionali - che tiene conto dei primi sei mesi del 2024, dal 1° gennaio sino al 30 giugno – dal 2014 al 2024 si è registrata una diminuzione progressiva nel tempo di coppie che hanno richiesto l’autorizzazione all’ingresso in Italia di minorenni stranieri nei primi semestri degli anni scorsi. Nell’arco del decennio, si registra infatti un calo del 73%. Una tendenza che sembra stabilizzarsi a partire dal 2020. Con il valore semestrale più basso registrato proprio nel 2020 – l’anno dell’inizio della pandemia da Covid-19 – cui è seguita una lieve ripresa nei due anni successivi. Per quanto riguarda la regione di residenza delle coppie che hanno richiesto l’autorizzazione all’ingresso in Italia di minorenni stranieri, è la Lombardia a “vincere”. In termini assoluti, la regione registra il maggior numero di coppie richiedenti (37), seguita dal Veneto (30) e dalla Campania (24). Le tre regioni insieme cumulano il 38,9% delle adozioni internazionali del primo semestre del 2024.



“

*I servizi non sono ancora attivi sul fronte single*

”

Figura 7 - Tempi medi intercorrono tra la domanda di adozione e l'autorizzazione all'ingresso in Italia del minorenne a scopo adottivo. I semestre 2024



**I tempi del percorso d’adozione in Italia**



# I rischi giuridici delle zone rosse, tra sicurezza urbana e violazione dei diritti

Andrea Pagani



*Le “zone rosse” a Milano sollevano dubbi di legittimità: limitano le libertà personali creando problemi di compatibilità con la Costituzione. Si basano su norme vaghe e discrezionali in nome di una maggiore sicurezza urbana.*

Sono cinque le “zone rosse” entrate in vigore lo scorso 30 dicembre a Milano. Si tratta delle aree adiacenti le stazioni ferroviarie di Centrale, Porta Garibaldi e Rogaredo, e delle zone vicine a piazza del Duomo, alla Darsena e ai Navigli. A queste si sono aggiunte, da fine marzo, le aree di via Padova, Colonne di San Lorenzo e quartiere dei Fiori nel Comune di Rozzano. Si tratta di aree cittadine in cui è vietata la presenza di soggetti pericolosi o con precedenti penali. È una misura con cui il governo vuole assicurare ai cittadini la sicurezza urbana e la fruibilità degli spazi pubblici,



Poliziotti in piazza Duomo

che si sono diventati luoghi degradati.

Dall'entrata in vigore dell'ordinanza prefettizia quasi 133mila persone sono state identificate e sono stati emessi 1.313 ordini di allontanamento. Per cercare di capire di più i possibili problemi giuridici che le zone rosse possono creare abbiamo intervistato il professore Carlo Ruga Riva, docente di diritto penale all'università di Milano Bicocca.

**Può spiegare il problema della conformità delle ordinanze prefettizie per le zone rosse con l'ordinamento giuridico?**

Le ordinanze prefettizie

prendono forma sulla base dell'articolo 2 di un vecchio regio decreto, di epoca fascista del 1931, che dà facoltà al prefetto di adottare ordinanze contingibili urgenti. Cioè per questioni emergenziali a tutela della sicurezza pubblica e dell'ordine pubblico. La norma è molto vaga e sostanzialmente è una sorta di delega in bianco al prefetto. Permette di adottare provvedimenti volta per volta per garantire la sicurezza pubblica. Poi negli ultimi anni hanno adoperato questo vecchio strumento in materia di sicurezza urbana, per determinate aree delle città, determinati quartieri o zone che per vari motivi sono a rischio perché frequentate ad esempio da denunciati per furto, spaccio o rapina. Il problema è che con queste ordinanze si consente l'allontanamento di determinate persone senza un controllo del giudice. Quindi c'è un problema rispetto alla libertà personale e alla libertà di circolazione, perché determinate persone non possono accedere o stazionare in certe zone e quindi sono impediti nell'andare dove vogliono. Si tratta di una limitazione della libertà di circolazione e bisogna vedere se è proporzionata o meno ai rischi che sono ipotizzati.

### **Ci sono altre problematiche?**

C'è anche un problema rispetto alla presunzione di non colpevolezza. Alcune di queste ordinanze vietano l'accesso a

certe zone della città a persone che siano state denunciate ma non ancora processate e tanto meno condannate. Il tutto sulla base di una denuncia che potrebbe non avere seguito o potrebbe comportare poi un'assoluzione. Per esempio, se due persone girano per la città, ma una sola è stata denunciata per furto, a parità di condotta di entrambi, la prima non potrà entrare in piazza del Duomo, l'altra sì. Ed una cosa abbastanza discutibile.

### **Queste libertà sono diritti costituzionali che non vengono rispettati dall'ordinanza?**

Non sarei così drastico. Diciamo che creano problemi di compatibilità. La libertà di circolazione, secondo la Costituzione, può essere limitata per legge in determinate condizioni. Per questi casi il decreto regio è però

molto vago. Quindi diciamo non è una frontale violazione, però sicuramente ci sono problematiche rispetto a quei diritti. Poi la Corte costituzionale, rispetto ad una norma simile, ha detto che è accettabile in misura in cui il soggetto sia concretamente pericoloso per l'ordine pubblico. Quindi che sia aggressivo per esempio. Posso impedire la circolazione e l'accesso a certe zone se un individuo è concretamente aggressivo, non semplicemente perché ha un precedente. È necessario valutare caso per caso.

**C'è il rischio di discrezionalità nei**



**La Darsena, quartiere della movida milanese**

### controlli da parte delle forze dell'ordine?

In parte sì. Perché si parla di comportamenti aggressivi, minacciosi o molesti. Se per “aggressivo” si capisce cosa indica, i comportamenti minacciosi o molesti non sono codificati con precisione. Sono lasciati alla valutazione delle forze di polizia e quindi è troppo vago.

Il testo dell'ordinanza prefettizia, secondo quanto riporta un comunicato alle Camere penali dice: «Divieto di stazionamento per i soggetti che assumono atteggiamenti aggressivi, minacciosi o molesti che risultino destinatari di segnalazioni dell'autorità giudiziaria per reati in materia di stupefacenti reati contro la persona, il patrimonio (quindi furto, rapina, spaccio di droga...) e che costituiscano un concreto pericolo per la sicurezza pubblica tale da ostacolare la libera piena fruibilità delle infrastrutture».

Per esempio, se sono stato denunciato per spaccio, il semplice fatto di girare intorno o di guardarmi in giro può essere ritenuto un atteggiamento molesto? Un gruppo di ultra tifosi che urlano cori da stadio sono molesti, sono aggressivi? Manca la chiarezza nella norma.

### La sanzione penale in cosa consiste?

Le ordinanze di Milano sono state prese dal prefetto sulla base di questo articolo 2 del Testo unico delle leggi di pubblica sicurezza del 1931, di piena epoca fascista. L'articolo dice che «il Prefetto, nel caso di urgenza o per grave necessità pubblica,

ha facoltà di adottare i provvedimenti indispensabili per la tutela dell'ordine pubblico e della sicurezza pubblica». Non dice quali provvedimenti o quali limiti. Quindi l'inosservanza di queste ordinanze e il divieto di accesso sono puniti, come detto, con l'arresto fino a tre mesi o con l'ammenda fino a 200€.



Tifosi in piazza Duomo a Milano

### Quali attenzioni bisogna prestare?

Bisogna essere consapevoli che se io produco norme per garantire la fruibilità degli spazi pubblici, intanto nego questi spazi pubblici a determinate persone. Certo, per migliorare la sicurezza agli altri, però incido anche sulle libertà. Quindi devono essere misure proporzionate e devono essere ragionevoli.

Perché comunque, questa disciplina ha un costo, incide sui diritti. È quindi necessario che incida solamente sui diritti di chi è concretamente aggressivo e pericoloso, non anche di chi abbia “solo” precedenti di polizia. Su questo ultimo punto le ordinanze prefettizie milanesi sono meglio di altre, perché parlano di comportamenti, seppure piuttosto vaghi, e di concreta pericolosità, ma rimangono pur sempre problematiche.





# Fiorerie, senza giovani si rischia l'estinzione: «Mancano passione e conoscenza»

Pietro Santini



---

*Milano rischia di perdere gran parte delle fiorerie. Secondo una stima dell'associazione fioristi di Confcommercio infatti, entro il 2035 potrebbero rimanere solamente dieci negozi di piante e fiori sul territorio. Le possibilità ci sono. Quello che manca è la volontà dei giovani di avvicinarsi a questo settore.*

---

Passeggiare per tutta Milano e imbattersi solamente in dieci fiorerie. È questo scenario descritto dall'associazione fioristi di Confcommercio nelle scorse settimane con vista sul 2035. Le motivazioni non sono economiche. Non principalmente almeno. «Per me è il mestiere più bello del mondo» racconta Consuelo Santoro, da quasi quindici anni proprietaria della fioreria Se Fosse Un Fiore nel comune di Assago. Eppure, il poco interesse della nuova generazione per questo mondo rischia di lasciare indietro una professione fra le più storiche e tradizionali. «Senza la passione si può aprire un'attività, ma sono dei fuochi fatui», sottolinea infatti la stessa. «I giovani si spaventano perché hanno la stessa



Allestimento floreale su un furgoncino adibito allo street food

“ *I giovani si spaventano perché hanno la stessa visione dei miei colleghi più ancorati al passato. Quella in cui il fiorista vende solo il semplice mazzo di fiori* ”

visione dei miei colleghi più ancorati al passato. Quella in cui il fiorista vende solo il semplice mazzo di fiori». «E poi penso che i ragazzi e le ragazze oggi giorno quasici temano – aggiunge Consuelo – perché vedo spesso in negozio le loro mamme al posto loro. Come se si dovessero vergognare di regalare dei fiori».

Fin dall'Ottocento il mazzo di fiori è stato un messaggero affidabile per dichiarare il proprio amore, ma anche il proprio affetto per la madre o per una amica. O la propria riconoscenza per ricambiare un favore come un invito a cena. Per queste finalità al commerciante non si richiedevano particolari competenze tecniche o anni di studio.

Ma in epoca più moderna il fiore e la pianta sono spesso il cuore del design di un luogo. Il biglietto da visita di un locale o di un evento. E le necessità sono dunque diverse. «Oggi per un fiorista non basta più la capacità di vendita e marketing» ammette infatti Consuelo. «Serve istruzione, fantasia e creatività». Ed è in questa urgenza di adattarsi ed evolvere che si potrebbe trovare la chiave di volta per non vedere questi negozi sparire. «Una catastrofe», come la definisce lei. Uno spauracchio che però aleggia concretamente fra le vetrine di tante fiorerie del milanese che faticano a trovare nei giovani qualcunodisposto a proseguire con la loro attività.

«Il rischio purtroppo c'è perché manca conoscenza di quello che è diventata oggi la nostra professione». «La signora più anziana che mi chiede la carta stagnola quando io faccio una composizione curata mi fa pensare che ci sia un pensiero arcaico della professione».

Un esempio che però ben evidenzia la visione antica della figura del fioraio che molti cittadini ancora oggi hanno. Quella ancorata alle scene viste in molti film e serie tv, in cui il venditore si limita a unire più fiori creando una composizione da vendere al cliente. Il presente di chi lavora nel settore però è differente. E ha la necessità di esserlo per sopravvivere al cambiamento della società. Con i giovani che ormai non

sono più soliti regalare piante e fiori. «Noi fioristi dobbiamo avere la voglia di metterci in gioco ed evolvere – ribadisce la fiorista – e cavalcare l'onda del cambiamento senza averne paura». Perché il cambiamento spaventa sempre, nella vita così come nel lavoro. Ma la situazione attuale ormai lo impone a chiunque voglia vivere coltivando il proprio amore per piante e fiori.

Il quadro è complesso, ma nonostante ciò le premesse per poter dare di nuovo vita a questo lavoro non sembrano mancare. «Adesso per chi fa il mio mestiere ci sono tante possibilità» racconta la proprietaria di “Se Fosse Un Fiore”. «Le composizioni floreali per matrimoni, battesimi e cerimonie; l'allestimento di sale, palazzi, bar e ristoranti; eventi come il Salone dei Mobili o altre fiere».

E lo sviluppo del web ha consentito anche la nascita di figure come quella del flower manager, un'evoluzione sempre più moderna e istruita di quello che in principio era un “semplice” venditore di fiori. Se però questa visione più espansiva della professione rappresenta una speranza per il prosieguo da un lato, dall'altro si fa ancora più difficile ipotizzare lo scenario futuro.

Perché molti fioristi non sanno se la loro attività potrà o meno proseguire. A oggi è infatti sempre più complicato individuare un successore familiare che voglia rilevare il negozio. E non trovarlo significa arrivare presto al punto di dover chiudere le serrande una volta per tutte.

Col rischio che i bei ricordi costruiti negli anni vengano annebbiati dalla delusione di veder interrompere la storia di una vita intera. E magari di più generazioni. Ne sa qualcosa la fioreria Manzoni, attività storica aperta a inizio '900 nel cuore di Milano e chiusa a fine secolo per questa motivazione. Ma anche le fiorerie Bosi, Gatti, Sottocasa e Fumagalli, per citarne solo alcune.

«Il negozio consente anche di creare un rapporto. Non è solo un punto di ordine e ritiro», racconta poi Consuelo. «E anche questo è un aspetto sul quale dovremmo fare maggiore



A Sanremo per il concorso bouquet per il festival di Sanremo



La vetrina del negozio grande in occasione del passaggio di tappa del Giro d'Italia





leva». La ricerca di un rapporto umano che vada di pari passo con quello meramente professionale, tipico della grande industria. Dei classici fiori venduti al supermercato o alle grandi fiere di paese. Perché qui la clientela ci sarà sempre, indipendentemente dalla cura e dalla passione che viene messa. Per le piccole botteghe invece, ogni dettaglio assume maggiore rilevanza.

Salvare i negozi di fiori sparsi sul territorio anche oltre i prossimi dieci anni, non può prescindere da un cambio di cultura. Di chi si approccia a questo mondo e di chi già ne fa parte. Quella dell'associazione fioristi è una stima e le fiorerie potrebbero essere trenta invece che una decina, o potrebbero divenire tali qualche anno più tardi del 2035. La sostanza però non cambia: la problematica c'è e va affrontata.

«Se dovessi individuare cosa può salvare il nostro mondo direi che è necessario ricordarci che non siamo solo semplici fornitori di oggetti – dice Consuelo Santoro – ma che noi doniamo un ricordo, un momento, emozioni per la vita». Un appello dunque proprio a quell'idea diversa che tutti dovrebbero arrivare ad avere di questo settore.

«E soprattutto che chi sia affascinato da questo ambito non abbia timore, ma si affacci con la consapevolezza della bellezza e le soddisfazioni che si possono comunque avere». «Io voglio mantenere la speranza di salvare la nostra professione. A me ha salvato la vita in un momento delicato da giovane e della mia passione ne ho fatto poi un lavoro che amo». Ma senza l'impegno di tutti i fioristi, difficilmente si potrà invertire la rotta.



Solo 9 delle versioni che può assumere un fiorista

“

*Se dovessi individuare cosa può salvare il nostro mondo direi che è necessario ricordarci che non siamo solo semplici fornitori di oggetti, ma che noi doniamo un ricordo, un'emozione*

”

# Dagli scarti al design la rivoluzione green di Krill Design

Roberto Manella



*Krill Design è una giovane realtà innovativa fondata dalla volontà di un team di esperti in sostenibilità, tecnologia e design, uniti dall'obiettivo di generare un impatto reale contro i modelli di sviluppo non sostenibili.*

Il settore food and beverage genera ogni giorno tonnellate di scarti per i quali non c'è alternativa oltre a quella di finire in discarica, impianti di compostaggio o termovalorizzazione.

Krill Design, azienda nata come startup nel 2018 propone una soluzione trasversale alle diverse tipologie di scarto organico, trasformandolo in un bio-polimero idoneo all'utilizzo tramite stampa 3D, con la quale è possibile produrre diversi prodotti di eco-design biodegradabili e compostabili.

I tre co-founder, Martina Lamperti, esperta di stampa 3D, Yack H. Di Maio, e Ivan Calimani, sono partiti da una considerazione relativamente semplice: è possibile utilizzare scarti organici per creare dei pezzi di design ecosostenibile? «Volevamo usare gli scarti visto che si riproducono in grandi quantità fino ad arrivare ad essere un problema, seppur siano scarti organici. Anche lo smaltimento di questi comporta produzione di CO2 in quantità enorme», dice Martina Lamperti, Project Manager e Cofounder di Krill Design.



Il logo di Krill Design

Il materiale utilizzato da Rekrill si basa sul riciclo di sottoprodotti che vengono trasformati in biopolimeri naturali e compostabili, in grado di sostituire le plastiche di origine petrolchimica.

«Lo scopo è quello di riuscire ad eliminare tutto quello che è l'inquinamento dato dal settore del design. Quindi oggetti realizzati in plastica che producono una grande quantità di CO2», afferma Marco di Maio, direttore operativo di Krill Design. Il Rekrill® è il materiale

Impatto zero

brevettato e che utilizza l'azienda. «Siamo in grado di recuperare tutto questo materiale, trasformarlo in polvere e mischiarla con una base polimerica come il PHA e il PHB in base a cosa dobbiamo produrre». In base al materiale utilizzato come base, il pezzo di design assumerà uno specifico colore, il quale darà poi la denominazione della categoria di prodotto (Rekrill Orange, Rekrill Lemon, ecc.).

«L'economia circolare è sempre stata fondamentale per noi, tutte le aziende che ci contattano vogliono fare parte di questo cambiamento». Punto di forza sono i molteplici ambiti di applicazione di questo materiale innovativo: «I prodotti di design sono stati uno showcase, perché quello a cui puntiamo è arrivare alla sostituzione di tutto quello che è realizzato con materiali plastici, ma senza monopolizzare, chiunque può utilizzare il Rekrill».

Il pezzo simbolo di ReKrill è la Homie Lamp, la prima lampada al mondo realizzata interamente con la stampante 3D utilizzando delle bucce di arancia. La lampada nasce da un progetto di recupero delle bucce, e ogni pezzo risparmia il 91% sulle emissioni di CO2 rispetto a un'altra lampada di plastica. The Homie Lamp è un chiaro esempio di come la startup affronta il problema dello sfruttamento delle risorse naturali trasformando un materiale, spesso considerato un rifiuto, in una risorsa preziosa.

Una delle prime collaborazioni di Krill Design è stata Sicily (R)evolution per San Pellegrino, in collaborazione con Seletti, per trasformare in sottobicchieri e vassoi le bucce delle arance usate per le bibite prodotte dall'azienda.

La prima collezione è Ribera, dalla città siciliana da cui provengono gli scarti di arancia usati per realizzare Rekrill Orange. Krill Design ha inoltre trasformato i fondi di caffè di bar e ristoranti milanesi in oggetti di design realizzati con materiali circolari, nel progetto Co.ffee Era: la sostenibilità a misura di quartiere, in collaborazione con il Comune di Milano e Fabriq Quarto.



**Martina Lamperti, Project Manager e Cofounder di Krill Design**



**Ohmie the Orange Lap, la lampada utilizzata attraverso il biopolimero Rekrill Orange**



@raje\_bezzaz



106K



/



CREAZIONE: 2014

ADMIN: Rajae Bezzaz

OBIETTIVO: aiutare chi sta vivendo un momento difficile

TARGET: tutti

## Rajae Bezzaz: la mia pagina è un ponte tra le varie generazioni e culture

Maria Sara Pagano



*Rajae Bezzaz è uno dei volti più amati del programma satirico “Striscia la Notizia” e conduce un programma radiofonico il weekend su R101. Sempre dalla parte dei più deboli e degli emarginati, sui suoi profili social porta avanti campagne di sensibilizzazione facendo luce su tematiche poco trattate.*

**Rajae su Instagram ha più di 100k follower, quali contenuti preferisce pubblicare sulla sua pagina?**

Cerco di pubblicare contenuti che sono in linea con il lavoro che faccio e con i progetti per i quali le persone mi conoscono. Quindi i post da cui ricevo maggiori feedback sono i servizi di “Striscia la Notizia” da cui cerco di estrarre i momenti più salienti. Oppure condivido momenti delle mie dirette radio. Comunico con il mondo social creando dei sondaggi e mi piace pensare che la mia pagina personale possa essere un ponte tra le varie generazioni ed etnie che mi seguono.

**Il suo lavoro le dà una visibilità che altri influencer non hanno. Ci sono persone che la seguono senza seguire i programmi televisivi e radiofonici nei quali è protagonista?**

Sì, i social per me sono un altro pubblico e ho la responsabilità di mostrargli cosa accade, anche riproponendo, appunto, i progetti lavorativi andati in onda in televisione ed in radio. La maggior parte dei

miei follower mi ha conosciuto attraverso la TV, ma per me i “vecchi” mezzi di comunicazione sono incrociati con i nuovi mezzi di comunicazione, li vedo come un’opportunità personale e per i miei seguaci se usati nel modo giusto.

### **Cosa posta, in particolare, del suo lavoro?**

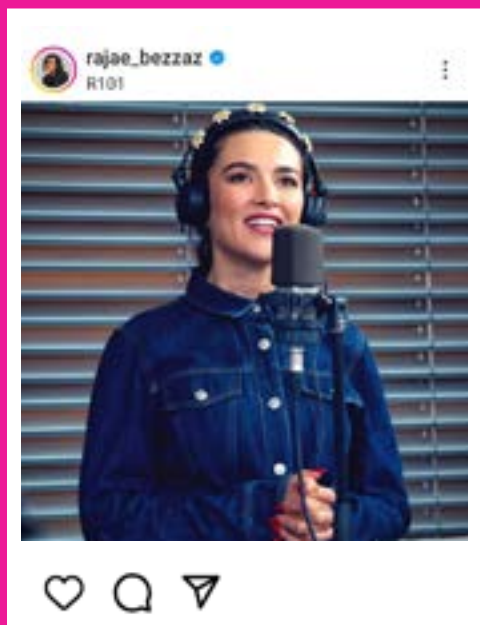
Del mio lavoro posto il dietro le quinte e sui social faccio degli approfondimenti sulle tematiche che propongo in radio e in TV. In futuro, se avrò più tempo libero, mi piacerebbe pubblicare dei reportage e degli approfondimenti su tematiche poco conosciute.

### **Invece cosa pubblica della sua vita privata?**

Tranne i miei nipotini, che li copro con emoticon per rispettare la volontà di mia sorella e di suo marito che non vogliono mettere le foto dei figli online, posto alcuni piatti che cucino. Preparo ricette del mio paese di origine (Marocco ndr). Ultimamente non posto contenuti di cucina perché durante i miei periodi di digiuno (Ramadan ndr), mi è capitato di vedere foto di cibo per tutto il giorno ed è stata dura (ride ndr). Poi ho anche pensato alle persone più sfortunate che vivono dall’altra parte del mondo e non hanno la possibilità di mangiare, non è giusto nei loro confronti. A volte non ci rendiamo conto che sui social network noi parliamo al mondo intero, alcuni ostentano e fanno vedere la bella vita. Io metto solo cose che sono accessibili a tutti come un bel tramonto, un bel paesaggio, foto in compagnia di amici. Lo faccio in modo da non creare divisioni, illusioni e anche malessere, per chi dall’altra parte non può fare quello che faccio io. Perché uno deve ostentare? Qual è la motivazione? C’è chi lo fa per lavoro, o perché è funzionale a fare hype. Io non sono interessata a fare follower, ma a creare un movimento che in alcune cose la pensa come me e che insieme possiamo contribuire al cambiamento.

### **La gente che la segue su Instagram le ha dato spunti che poi ha riproposto in TV e in radio?**

Sì, a volte faccio sondaggi per capire cosa vorrebbero sapere, quali temi vorrebbero trattare insieme a me e cosa potrebbe essere utile per loro. C’è un rapporto simbiotico che ci fa “lavorare” insieme per





dare anche a loro la possibilità di dire «mi piacerebbe trattare di questo».

**Striscia la notizia con i suoi servizi cerca di aiutare le persone, lei cerca di fare lo stesso sui social?**

Quando mi contattano attraverso l'email del programma televisivo e so che quella problematica non si può affrontare in televisione, cerco di dare un aiuto a livello umano contattando le varie associazioni con le quali lavoro, oppure li ascolto. A volte basta anche sentire i loro sfoghi per farli stare meglio. Questo lo faccio attraverso Facebook e soprattutto Instagram.

**Come personaggio pubblico ha anche degli haters? Come li affronta, li ignora o gli fa capire che stanno sbagliando?**

Sono rare le volte che gli rispondo. Quando c'è una critica costruttiva e intelligente allora rispondo. E chiedo a loro come posso fargli capire meglio quel contenuto, quindi in queste occasioni ci entro in dialogo. Se poi mi rendo conto che dall'altra parte c'è solo odio, puro odio, senza voglia di dialogare, allora dopo un po' ci chiudo il discorso. Non blocco nessuno. Blocco quando percepisco del pericolo. A volte mi hanno scritto «ti brucio con l'acido», quando ricevo minacce di questo tipo non solo denuncio, ma blocco. Per quanto posso essere una persona forte non è bello svegliarsi con messaggi di persone che ti odiano in maniera gratuita e ti minacciano di morte. Cerco di far capire che non porta da nessuna parte questo odio gratis, è inutile, perché io non entro in contatto con il mio hater e non riusciamo a capire il punto di vista l'uno dell'altro. Rimane una discussione sterile.

**Non ha un profilo su TikTok, pensa di farlo?**

È un mezzo di comunicazione importante, me ne rendo conto. Me lo chiedono e prometto che TikTok arriverà (ride ndr).





# QUINDI

11 APRILE 2025 - A. 12 N. 46

---



---

**Direttore responsabile:** Daniele Manca

**Editing:** Chiara Brunello, Matteo Carminati

**In redazione:** Chiara Balzarini, Moisés Alejandro Chiarelli, Alyssa Cosma, Michela De Marchi Giusto, Marco Fedeli, Matilde Liuzzi, Roberto Manella, Andrea Pagani, Maria Sara Pagano, Manuela Perrone, Pietro Santini, Riccardo Severino, Martina Ludovica Testoni

---

Via Carlo Bo, 6 - 20143 - Milano  
02-891412771

master.giornalismo@iulm.it

Registrazione Tribunale di Milano n. 477  
del 20/09/2002

Master in giornalismo

Direttore: Daniele Manca

Coordinatore organizzativo: Marta Zanichelli

Coordinatore didattico: Ugo Savoia

Tutor: Sara Foglieni

---

Anthony Adornato (Social media e mobile  
Journalism)

Adriano Attus (Art director e Grafica digitale)

Federico Badaloni (Architettura dell'informazione)

Luca Barnabé (Giornalismo periodico - Giornalismo, cinema e  
spettacolo)

Silvia Brasca (Fact checking and Fake news)

Federico Calamante (Giornalismo e narrazione)

Marco Castelnovo (Social media curation I - video)

Maria Piera Ceci (Giornalismo radiofonico I - Dizione e Public  
Speaking)

Pierluigi Comerio (Simulazione esame di idoneità professionale)

Mario Consani (Deontologia)

Giovanni Delbecchi (Critica giornalismo Tv)

Bruno Delfino (Smartphone journalism)

Andrea Delogu (Gestione dell'impresa editoriale)

Luca De Vito (Cronaca locale e produzione multimediale I e II)

Alessandro Galimberti (Copyright e Deontologia)

Paolo Giovannetti (Critica del linguaggio giornalistico)

Alessio Lasta (Reportage televisivo)

Stefania Lazzaroni (Comunicazione istituzionale)

Antonino Luca (Videogiornalismo)

Bruno Luverà (Giornalismo Tv)

Caterina Malavenda (Diritto e procedura penale)

Matteo Marani (Giornalismo sportivo)

Anna Meldolesi (Giornalismo scientifico)

Alberto Mingardi (Giornalismo e politica)

Micaela Nasca (Laboratorio televisivo e riprese video -  
Laboratorio pratica televisiva)

Matteo Novarini (Storia del giornalismo)

Enrico Palumbo (Storia Contemporanea)

Elisa Pasino (Tecniche dell'ufficio stampa)

Martina Pennisi (Social media curation I -  
personal branding)

Aldo Preda (Giornalismo radiofonico II)

Davide Preti (Tecniche di montaggio e ripresa digitale)

Roberto Rho (Giornalismo economico -  
Giornalismo quotidiano)

Giuseppe Rossi (Diritto dei media e della riservatezza)

Federica Seneghini (Social Media Curation II)

Gabriele Tacchini (Giornalismo d'agenzia)

Marta Zanichelli (Publishing digitale)