

Rassegna web del 22 luglio

21/07/2026 La Repubblica.it Carburanti, è corsa senza fine. Il governo non replica gli sconti	1
21/07/2026 Help Consumatori Caro carburanti, diesel oltre 2,1 euro al litro. Codacons segnala all'Antitrust l'App Osservaprezzi	2
21/07/2026 Fanpage.it (ed. Nazionale) Turista straniero rischia di essere investito da treno alla stazione di Portici: "Niente sottopassaggio e annunci solo in italiano"	4
21/07/2026 Wall Street Italia.com Estate 2026, crollano i prezzi dei voli per l'estero: ecco dove si risparmia di più	5
21/07/2026 La Nuova Ecologia.it Moda, regolamento Ue vieta di distruggere capi invenduti	7
21/07/2026 QuiFinanza Ue contro la fast fashion, entra in vigore lo stop alla distruzione dei capi invenduti	8
21/07/2026 Sicurauto.it Osservaprezzi carburanti: l'app debutta con prezzi non aggiornati	10
21/07/2026 OraFinanza.it Vacanze estate 2026, perché calano i voli all'estero mentre salgono i prezzi di hotel e traghetti	12
21/07/2026 Benzinga Italia Vacanze 2026, lo shock del turismo: hotel e traghetti alle stelle, ma i voli per l'estero crollano del 56%	14
21/07/2026 ScuolaInforma Assicurazione monopattino obbligatoria: quanto costa e cosa copre la polizza	15
22/07/2026 Donne Magazine Moda sostenibile: l'Ue vieta la distruzione degli invenduti dal 19 luglio 2026	16
22/07/2026 Hope Media Italia La tessitura del creato e il peccato dello scarto	18
22/07/2026 Primo Canale Aumento Tari, Assoutenti: "Fino a 40 euro in più a famiglia, il Comune ci ripensi"	20
22/07/2026 Il Difforme Oltrepò Pavese, 16enne muore dopo essere stato travolto in monopattino	21
22/07/2026 Primo Canale Bodycam di ultima generazione per tutti gli operatori Fs in Liguria: sicurezza in tempo reale	22
22/07/2026 Primo Canale Aumento Tari, Salis: "Costretti a farlo". Ma il centrodestra attacca: "È la giunta delle tasse"	23

Carburanti, è corsa senza fine. Il governo non replica gli sconti

Il costo del gasolio si avvicina a 2,1 euro a litro, a pochi centesimi dal picco della crisi. I consumatori: "Si aggrava la stangata estiva". Critiche anche all'app Osservaprezzi

di Giuseppe Colombo

Il costo del gasolio si avvicina a 2,1 euro a litro, a pochi centesimi dal picco della crisi. I consumatori: "Si aggrava la stangata estiva". Critiche anche all'app Osservaprezzi

Ascolta l'articolo

ROMA - La curva sale ancora. Senza sosta. Dopo aver sfondato mercoledì scorso i 2 euro, il prezzo medio del gasolio in modalità self-service in città si avvicina a 2,1. Ieri, come si evince dai dati del ministero delle Imprese, l'asticella si è fermata poco sotto (2,091). Al netto del valore assoluto, per capire perché il raggiungimento della nuova soglia rappresenterebbe un'escalation dei rincari bisogna riavvolgere il nastro. Al 18 marzo, quando il Consiglio dei ministri si è riunito a palazzo Chigi per approvare il taglio delle accise sui carburanti in scia all'impennata del petrolio causata dalla guerra in Iran. Quel giorno un litro di diesel costava 2,103 euro. Un livello critico che indusse appunto il governo a varare gli sconti, poi prorogati di volta in volta fino al 3 luglio seppure con importi decrescenti. A differenza di allora, però, l'esecutivo resta adesso su una posizione attendista. A ieri sera, infatti, non era stato messo in conto il ripristino dell'intervento per calmierare i costi alla pompa. Negli scorsi giorni il titolare del Mimit Adolfo Urso aveva ipotizzato uno schema alternativo: stop agli aiuti a pioggia, al loro posto sostegni selettivi per imprese e famiglie a basso reddito. L'idea, tuttavia, non avrebbe il placet di palazzo Chigi.

Per ora - è la linea - si va avanti con il monitoraggio dei

prezzi praticati alla pompa. E guardando allo Stretto di Hormuz. Non senza preoccupazione per un traffico a singhiozzo che rischia di mantenere i listini elevati nelle settimane del grande esodo estivo. Il timore è che il caos globale si traduca in una stangata sulle vacanze degli italiani. I prezzi che si stanno registrando nei distributori dislocati lungo le autostrade sono la cartina di tornasole di un rischio crescente: sempre ieri, infatti, il prezzo medio self è stato di 2,164 euro per il gasolio, mentre la benzina è salita fino a 2,025 euro (1,935 lungo la rete stradale). La soglia critica dei 2,1 euro qui è stata già oltrepassata. Se il governo si mostra attendista, le associazioni dei consumatori denunciano invece una situazione "insostenibile". Il Codacons stima un aumento di 20,9 centesimi per il prezzo medio del gasolio sulla rete ordinaria rispetto ai livelli del 3 luglio, quando è scaduto il taglio delle accise. I prezzi della verde sono saliti di 13,2 centesimi. In autostrada, invece, un litro di diesel costa 19,6 centesimi in più. Dal singolo litro al pieno: + 10,4 euro in più rispetto all'inizio del mese per il gasolio (+9,8 euro in autostrada), mentre il rifornimento della verde costa 6,6 euro in più. Nel mirino dei consumatori finisce anche l'app "Osservaprezzi carburanti" per orientarsi nella ricerca dei distributori più convenienti. "Così non serve", dice Massimiliano Dona, presidente dell'Unc. Secondo l'associazione, una volta preimpostato il raggio di ricerca, che arriva al massimo a 10 chilometri, l'applicazione dovrebbe mostrare subito, in automatico, i 3-5 prezzi più convenienti utilizzando la posizione Gps rispetto al carburante preferito e "non fare apparire i prezzi medi regionali, che invece non solo non servono a niente ma sono addirittura fuorvianti, o far vedere un elenco spropositato di distributori, elenco nel quale non compare nemmeno il prezzo praticato". Critica anche Assoutenti: "Troppi impianti non comunicano in modo regolare i prezzi alla pompa praticati sulla rete, impedendo così agli automobilisti di scegliere i distributori più convenienti". Da qui l'appello al ministero: "Corra ai ripari".



Caro carburanti, diesel oltre 2,1 euro al litro. Codacons segnala all'Antitrust l'App Osservaprezzi

La benzina supera i 2 euro in autostrada, il diesel al self va oltre 2,1 euro al litro. Il caro carburanti è una stangata per gli automobilisti, mentre l'App Osservaprezzi lanciata ieri non permette un confronto immediato

La benzina va verso il livello massimo dell'anno, mentre il diesel sfonda 2,1 euro al litro. Continua il caro carburanti e da quando è scaduto il taglio delle accise i prezzi del gasolio sono saliti di oltre 22 centesimi al litro, quelli della benzina di quasi 14. Un pieno di gasolio, calcola il Codacons, costa oggi 11,2 euro in più rispetto a inizio luglio, (+10,65 euro in autostrada), +7 euro un pieno di benzina.

Nel frattempo ieri è partita l'App Osservaprezzi Carburanti del Ministero delle Imprese e del Made in Italy. Una falsa partenza, perché i Consumatori hanno subito denunciato funzionamento tortuoso e prezzi non aggiornati. In pratica gli automobilisti non riescono davvero a scegliere in modo veloce i distributori più convenienti, anche perché alcuni non comunicano in modo regolare i prezzi praticati e il sistema non permette un confronto immediato. Il Codacons chiede un blocco temporaneo e annuncia una segnalazione all'Autorità Antitrust.

I prezzi di oggi dei carburanti

Staffetta Quotidiana evidenzia che "il barile torna ad avvicinarsi ai 90 dollari (Brent), la quotazione della benzina arretra leggermente mentre quella del gasolio continua a salire. Salgono pure i prezzi dei carburanti alla pompa, con il diesel sopra quota 2,1 euro/litro e la benzina a soli due centesimi e mezzo dal massimo dell'anno toccato in maggio".

Questa mattina, 21 luglio, il prezzo

medio dei carburanti in modalità self service lungo la rete stradale nazionale è pari a 1,942 EUR/l per la benzina (+7 millesimi rispetto a ieri), 2,107 EUR/l per il gasolio (+16), 0,745 EUR/l per il Gpl (-2) e 1,576 EUR/kg per il metano (+5). Sulle autostrade i prezzi volano sopra i 2 euro al litro sia per benzina che per il gasolio: il prezzo medio al self è di 2,032 EUR/l per la benzina (+7), 2,181 EUR/l per il gasolio (+17), 0,880 EUR/l per il Gpl (invariato) e 1,591 EUR/kg per il metano (+1).

Gli attuali prezzi dei carburanti, nota l'Unione Nazionale Consumatori, superano quelli della primavera, quando venne deciso il primo taglio delle accise. "Tutti i prezzi di oggi, benzina e gasolio, autostrade e rete stradale, sono superiori - spiega il presidente UNC Massimiliano Dona - a quelli del 18 marzo 2026, quando il Governo varò il primo decreto legge (n. 33 del 18/03/2026) che ridusse le accise di 20 cent, 24,4 cent con l'Iva al 22%. Cosa aspetta a intervenire? Non solo sta violando le sue promesse elettorali, ma sottovaluta anche il problema dell'inflazione che a giugno si era finalmente fermata, mentre a luglio riprenderà a decollare proprio per colpa del caro carburanti e del mancato intervento sulle accise".

Codacons: blocco temporaneo dell'App Osservaprezzi

Il Codacons chiede il blocco temporaneo della app "Osservaprezzi" e presenta una segnalazione all'Antitrust. L'associazione chiede di sospendere l'App, partita ufficialmente ieri, fino a che non saranno risolte le sue criticità e invia una segnalazione all'Antitrust "affinché accerti se le informazioni diffuse al pubblico dal servizio possano essere potenzialmente fuorvianti o

ingannevoli per i consumatori".

"Al momento l'app non solo è inutile perché non fornisce un confronto immediato tra i prezzi dei vari distributori, ma è potenzialmente in grado di diffondere informazioni fuorvianti agli automobilisti - afferma il Codacons - Questo perché l'applicazione mostra tra i risultati anche impianti che non hanno aggiornato i listini al pubblico (per ritardi nelle comunicazioni da parte dei gestori o perché ad esempio chiusi per ferie), addirittura in alcuni casi i prezzi di benzina e gasolio forniti dall'app sono fermi al mese di giugno. Una striscia in caratteri molto piccoli informa circa la data dell'ultima comunicazione dei listini".

Il risultato è che un automobilista potrebbe recarsi presso il distributore indicato dall'app come quello più conveniente nell'arco di 10 km, per poi scoprire sul posto che i prezzi praticati sono diversi da quelli indicati dall'applicazione, o che l'impianto è chiuso.

Il lancio dell'App era atteso ma in assenza dei prezzi giornalieri viene meno la sua funzionalità, che è - o dovrebbe essere - quella di scegliere i distributori più convenienti.

"Il giudizio è positivo ma la mancata comunicazione dei prezzi giornalieri al Mimit, da effettuare quando i listini aumentano o diminuiscono rispetto al prezzo precedente, altera il fine stesso dell'app, che è quello di fornire in tempo reale informazioni ai cittadini circa i listini di benzina e gasolio praticati in una determinata zona - commenta il presidente Assoutenti Gabriele Melluso - Una irregolarità non indifferente e che rischia di inficiare la nuova iniziativa

Caro carburanti, diesel oltre 2,1 euro al litro. Codacons segnala all'Antitrust l'App Osservaprezzi

sulla trasparenza. Per questo chiediamo al Mimit di correre ai ripari, da un lato eliminando dall'app "Osservaprezzi" gli

impianti che, pur modificando i listini, non comunicano giornalmente i prezzi al pubblico, dall'altro sanzionando i gestori sulla base della legge 23 del

2023 che prevede espressamente multe da 200 a 2.000 euro per i distributori che violano gli obblighi di comunicazione dei prezzi dei carburanti".



Turista straniero rischia di essere investito da treno alla stazione di Portici: "Niente sottopassaggio e annunci solo in italiano"

Niente sottopassaggio alla Stazione Fs di Portici del Granatello e gli annunci dall'altoparlante sono solo in italiano. Un turista straniero mentre attraversa i binari si salva per un soffio dal passaggio di un treno alta velocità Freccia Rossa. A segnalare l'accaduto è Roberto Capasso, presidente di Assoutenti Campania, che ha assistito alla scena. "È avvenuto la settimana scorsa - afferma Capasso - l'ho visto con i miei occhi. Il turista si è salvato per miracolo, mentre attraversava i binari. L'annuncio del passaggio del treno freccia rossa era stato dato dagli altoparlanti, ma solo in italiano. Non essendoci sottopassaggio, quasi tutti attraversano i binari a loro rischio e pericolo, senza nessun controllo, come testimoniano le immagini scattate. È una situazione di grave rischio, che ho segnalato anche ai dipendenti di Fs presenti in loco".

Alla Stazione di Portici Granatello non c'è sottopassaggio

La Stazione FS Portici del Granatello è uno snodo

importante per i trasporti nel vesuviano. Purtroppo, non è dotata di sottopassaggio: non è stato possibile costruirlo a causa della conformazione del territorio. L'altra banchina fronte mare si può raggiungere solo attraversando i binari. Il collegamento tra binario 1 e 2, infatti, avviene solo attraverso una passerella pedonale a raso. Caso molto raro. Il transito dei viaggiatori da una banchina e l'altra dovrebbe essere vigilato dal personale di stazione, ma spesso i turisti vanno da soli per fare prima. "Il problema è che su questi binari, dove l'accesso è libero - sostiene Capasso - passano i treni freccia rossa ad alta velocità. C'è solo questo annuncio in italiano che dice 'treno in transito', ma senza un controllo continuo. La settimana scorsa un turista ha attraversato i binari ed il treno era in transito. Stava quasi per essere investito. Ho segnalato questa problematica al personale di stazione e mi auguro che Ferrovie dello Stato possa intervenire con maggiori controlli contro questa pratica pericolosa e affinché dalla sala operativa siano fatti annunci anche in inglese o altre lingue comprensibili ai numerosi turisti stranieri".



Estate 2026, crollano i prezzi dei voli per l'estero: ecco dove si risparmia di più

Estate 2026, crollano i prezzi dei voli per l'estero: ecco dove si risparmia di più

di
21 Luglio 2026 12:19

L'estate 2026 rompe uno degli schemi più consolidati del turismo italiano: nel pieno della stagione delle vacanze, quando storicamente i biglietti aerei per l'estero raggiungono i livelli più elevati dell'anno, i prezzi invece scendono. È un'inversione che spicca ancora di più perché interessa un solo segmento del comparto turistico, mentre hotel, traghetti e strutture ricettive continuano a rincarare.

È questa la principale evidenza dell'analisi realizzata da Gabriel Debach, market analyst di eToro, secondo cui il comportamento delle tariffe aeree internazionali rappresenta "la rottura di un pattern che si era ripetuto identico per dieci anni consecutivi". Iscriviti alla Newsletter per rimanere sempre aggiornato sul mondo dei mercati, dell'economia e della consulenza finanziaria. Compilando il presente form acconsento a ricevere le informazioni

relative ai servizi di cui alla presente pagina ai sensi

dell' informativa sulla privacy . Dal 2016 al 2025, osserva Debach, i dati ISTAT hanno mostrato una dinamica pressoché costante: tra giugno e agosto voli, traghetti e servizi turistici aumentano regolarmente di prezzo, salvo poi registrare un brusco ridimensionamento a settembre.

Nel trasporto aereo internazionale gli incrementi medi stagionali hanno sfiorato il 49% nell'arco dei tre mesi estivi, mentre il trasporto marittimo ha registrato rialzi prossimi al 50%. Anche

durante la pandemia il meccanismo non si è interrotto: nell'agosto 2020, nonostante il traffico aereo ridotto, i prezzi dei voli internazionali salirono del 25% prima di correggere del 43% nel mese successivo.

Questo dimostra - a detta dell'analista - come il sistema tariffario sia guidato da logiche di pricing ormai consolidate più che dall'andamento immediato della domanda. Quest'anno, però, il mercato dei voli internazionali segue una traiettoria opposta. Le rilevazioni di Assoutenti indicano un calo medio del 23% dei prezzi sulle principali rotte estere con partenza il 9 agosto. Alcuni collegamenti mostrano riduzioni ancora più marcate: Milano-Santorini registra un ribasso del 56,5%, Roma-Tenerife del 52,6%, Roma-Creta del 40,7% e Milano-Sharm el-Sheikh del 34%. Numeri che, sottolinea Debach, non rappresentano una normale oscillazione stagionale, bensì un'anomalia rispetto alla serie storica osservata negli ultimi dieci anni. Il resto del comparto turistico, al contrario, conferma e in alcuni casi accentua la tendenza storica. Una settimana di vacanza in un hotel tre stelle a Ferragosto per una famiglia con due figli costa in media 2.025 euro, il 12,6% in più rispetto allo scorso anno, mentre i traghetti per Sardegna e Sicilia segnano rincari del 10,9%. Anche i dati ISTAT di maggio confermano la pressione sui prezzi: alberghi e motel registrano un aumento tendenziale del 3,5%, villaggi vacanza e campeggi del 5,4%, mentre i servizi di alloggio mostrano un incremento congiunturale del 5,2%, superiore alla media storica del periodo. Per Debach l'anomalia nasce dall 'incrocio di due dinamiche . Da una parte, il mercato ha dovuto

assorbire il forte aumento del costo del jet fuel seguito alle tensioni geopolitiche in Medio Oriente. I prezzi avevano superato in primavera quota 175-190 dollari al barile, ma nelle ultime settimane sono progressivamente rientrati, attestandosi a poco più di 116 dollari secondo il monitoraggio IATA.

Dall'altra, la domanda di viaggi verso alcune destinazioni estere resta debole . Secondo un'indagine Coldiretti/Ixè, circa sette milioni di italiani hanno rinunciato a una vacanza all'estero : nella maggior parte dei casi per motivi economici, ma anche a causa delle preoccupazioni legate ai conflitti internazionali. "Le compagnie si trovano con capacità già programmata su rotte la cui domanda si è ritirata", osserva Debach. In un settore caratterizzato da costi fissi elevati e da posti invenduti che non possono essere recuperati, la scelta diventa quella di ridurre le tariffe per mantenere elevato il coefficiente di riempimento degli aeromobili. L'effetto opposto si manifesta invece sul mercato interno. Chi rinuncia all'estero tende infatti a concentrare la domanda sulle destinazioni italiane, alimentando la pressione sui prezzi di alberghi, villaggi e servizi turistici in un contesto già caratterizzato da una stagione molto positiva per il turismo nazionale.

Per l'analista di eToro il risultato è un mercato diviso in due: da una parte i voli internazionali, costretti a competere con una domanda indebolita attraverso forti sconti; dall'altra il turismo domestico, sostenuto da un numero crescente di vacanzieri e da un'offerta più rigida, che continua invece a spingere verso l'alto i listini di strutture ricettive e trasporti marittimi. Entra

Estate 2026, crollano i prezzi dei voli per l'estero: ecco dove si risparmia di più

nella community di Wall Street Italia

Moda, regolamento Ue vieta di distruggere capi invenduti

Redazione

Con il nuovo regolamento Ue le grandi imprese hanno obbligo di riuso, riciclo o donazione di vestiti, scarpe o accessori invenduti. Dal 2030 anche le imprese medie

Finalmente una svolta nel mondo degli sprechi. Dal 19 luglio le grandi imprese del settore tessile non possono più distruggere capi di abbigliamento, scarpe o accessori invenduti o restituiti dai consumatori, e dovranno invece favorire il riutilizzo, il riciclo e la donazione dei prodotti, dando loro una seconda vita. Lo ha stabilito la Commissione Europea, che attraverso il Regolamento Ue 2024/1781 ha infatti introdotto due novità: la prima è l'obbligo per le imprese di rendere pubbliche le informazioni sui volumi di beni di consumo invenduti smaltiti come rifiuti. La seconda è invece proprio il divieto di distruggere prodotti di consumo invenduti.

Nell'elenco ci sono indumenti e accessori di abbigliamento, calzature, cappelli, copricapo e altre acconciature. Sono previste deroghe al divieto di distruzione per i prodotti che risultino pericolosi, non conformi, che violino le norme sulla proprietà intellettuale, inadatti al riutilizzo, prodotti danneggiati, deteriorati o difettosi. Dal 2030 questi obblighi e parametri coinvolgeranno anche le medie imprese.

Lo spreco di vestiti è infatti ancora un tema di grande attualità. "In Europa fino al 9% di tutti i prodotti tessili immessi

sul mercato vengono distrutti prima dell'uso, per un totale annuo fino a 594.000 tonnellate di tessuti, generando emissioni di CO2 pari a 5,6 milioni di tonnellate - spiega Gabriele Melluso, presidente di Assoutenti - Il tasso medio di reso per gli abiti acquistati online è stimato al 20%, ossia un capo su cinque venduto online viene restituito".

Secondo lui "Grazie alle nuove regole le imprese della moda non potranno più sprecare prodotti che possono avere una seconda vita, e dovranno reimmetterli sul mercato o donarli, con benefici per i consumatori, i quali potranno acquistare capi di abbigliamento o scarpe a prezzi scontati, e per l'ambiente".

Nel dettaglio il regolamento stabilisce poi che "l'operatore economico che si disfi di prodotti di consumo invenduti direttamente o che incarichi un terzo di disfarsi dei prodotti invenduti per suo conto deve divulgare: il numero e il peso dei prodotti di consumo invenduti di cui si è disfatto all'anno, suddivisi per tipo o categoria di prodotti; i motivi per cui si è disfatto dei prodotti e, se del caso, la deroga pertinente; la percentuale dei prodotti di cui si è disfatto, direttamente o tramite terzi, consegnati perché siano sottoposti a ciascuna delle seguenti attività: la preparazione per il riutilizzo, compresi ricondizionamento e rifabbricazione, riciclaggio, recupero di altro tipo, incluso il recupero di energia, e operazioni di smaltimento; le misure adottate e le misure pianificate per prevenire la distruzione dei prodotti di consumo invenduti".

Leggi anche il nostro speciale TOO FAST FASHION



Ue contro la fast fashion, entra in vigore lo stop alla distruzione dei capi invenduti

Il regolamento Ecodesign obbliga le aziende a scegliere riciclo, riuso e donazioni.

Arriva anche il passaporto digitale su ogni etichetta Giorgia Bonamoneta Giornalista LinkedIn Nata ad Anzio, dopo la laurea in Editoria e Scrittura e un periodo in Belgio, ha iniziato a scrivere di attualità, geopolitica, lavoro e giovani.

Pubblicato: 21 Luglio 2026 13:52
Condividi 123RF Ue contro la fast fashion. Il divieto di distruzione dei capi invenduti è entrato in vigore il 19 luglio 2026.

Come avevamo anticipato a inizio anno, l'Europa si è impegnata contro la fast fashion, in particolare contro quella moda usa e getta che prevede un sistema di distruzione dei capi invenduti.

Non si tratta solo di smettere di distruggere qualcosa di nuovo, ma anche di spingere le grandi aziende a sprecare meno, a essere più trasparenti e ad aumentare la circolarità.

L'iniziale stima della Commissione era del 4-9% dei prodotti tessili distrutti prima dell'uso, ovvero 594.000 tonnellate di tessuti persi all'anno per 5,6 milioni di tonnellate di CO₂ emesse.

Ora non solo arriva la conferma dei dati, ma è anche arrivato il momento per l'entrata in vigore del Regolamento UE "Ecodesign for Sustainable Products Regulation" (ESPR). Questo vieta la distruzione di calzature, accessori e abbigliamento che restano invenduti o che vengono restituiti. Le aziende saranno quindi obbligate a scegliere riuso, riciclo, riparazione o donazione.

Ci saranno delle deroghe, ma sono previste solo in caso di prodotti pericolosi, non conformi, contraffatti o

danneggiati. Indice Capi invenduti e distrutti: i numeri del fenomeno Quali prodotti non possono più essere distrutti Cos'è il Regolamento Ue Ecodesign: le novità Servono più controlli Capi invenduti e distrutti: i numeri del fenomeno Secondo Assoutenti, in Europa finisce distrutto il 9% dei prodotti tessili immessi sul mercato ancora prima del loro utilizzo. Sono prodotti nuovi o restituiti che non arrivano o non tornano sul mercato.

Se non dispersi in discariche in Paesi terzi, questi vengono distrutti e nella maggior parte dei casi la distruzione avviene attraverso l'incenerimento.

Per questo le circa 594.000 tonnellate di rifiuti l'anno arrivano a generare 5,6 milioni di tonnellate di CO₂. Quali prodotti non possono più essere distrutti Il divieto introdotto dal regolamento europeo riguarda un'ampia gamma di prodotti del settore moda.

Vi rientrano: capi di abbigliamento; accessori; calzature; appelli e altri copricapi. Ci sono però delle eccezioni, perché non tutto ciò che è invenduto può essere recuperato e reimmesso sul mercato. Per esempio, andranno incontro a distruzione, e quindi sono esenti dal divieto: prodotti pericolosi per la salute; prodotti danneggiati o deteriorati; prodotti difettosi; prodotti non conformi alla normativa applicabile; prodotti che violano i diritti di proprietà intellettuale; prodotti che per le loro caratteristiche non possono essere ragionevolmente riutilizzati. Cos'è il Regolamento Ue Ecodesign: le novità L'ESPR, ovvero il regolamento europeo sull'ecodesign, stabilisce che dal 19 luglio non possono più essere distrutti gli indumenti invenduti, ma non solo.

Il regolamento vuole ridurre lo spreco

di risorse, limitare la produzione di rifiuti e incentivare modelli alternativi di gestione delle eccedenze. Si tratta di una normativa non solo a favore dell'ambiente, ma che punta anche a spingere le aziende a ripensare il modo nel quale producono i prodotti. Saranno infatti definiti i requisiti di diversi prodotti e tra questi ci sono la durabilità, l'affidabilità, la riparabilità, la riciclabilità e molto altro.

Tutto questo sarà possibile con il nuovo passaporto digitale, strumento chiave del Regolamento UE che prevede per determinati prodotti la trasparenza su informazioni come la composizione dei materiali, la presenza di sostanze che possono destare preoccupazione, le istruzioni per la manutenzione e le possibili riparazioni, ma anche le modalità di riciclo, l'origine del prodotto e altri dati sulla sostenibilità ambientale.

Tutto presente sotto forma di QR code facilmente accessibile sulle etichette. Servono più controlli Il regolamento è stato accolto favorevolmente, soprattutto dalle realtà che difendono gli utenti finali, ovvero i clienti dei prodotti moda e non solo. Assoutenti, per esempio, evidenzia non soltanto il valore del regolamento per l'impatto ambientale, ma anche l'impatto positivo che potrebbe avere sul mercato. I prodotti che non possono più essere distrutti potrebbero infatti finire in altri circuiti, dalle donazioni a mercati riaperti accessibili e scontati.

Tutto questo, però, solo se ci saranno controlli efficaci.

L'associazione infatti evidenzia la necessità di una particolare attività di vigilanza per garantire il rispetto delle nuove regole da parte degli operatori economici.

Ue contro la fast fashion, entra in vigore lo stop alla distruzione dei capi invenduti

Visualizza questo post su Instagram



Osservaprezzi carburanti: l'app debutta con prezzi non aggiornati

Il Codacons richiede lo stop immediato dell'applicazione ministeriale, a causa di gravi inesattezze e dati non aggiornati sui distributori stradali. Il Codacons richiede lo stop immediato dell'applicazione ministeriale, a causa di gravi inesattezze e dati non aggiornati sui distributori stradali di Redazione 21 Luglio 2026 - 11:44 Polemiche sulla nuova app ufficiale Osservaprezzi carburanti del ministero delle Imprese: a criticarla sono le associazioni dei consumatori.

Il Codacons ne chiede il blocco temporaneo, presentando al riguardo una segnalazione all'Antitrust.

Il problema? L'applicazione "non fornisce un confronto immediato tra i prezzi dei vari distributori, diventando inutile".

Ed è "potenzialmente in grado di diffondere informazioni fuorvianti agli automobilisti in quanto mostra tra i risultati anche impianti che non hanno aggiornato i listini al pubblico per ritardi nelle comunicazioni da parte dei gestori". Addirittura "in alcuni casi i prezzi di benzina e gasolio forniti dall'app sono fermi al mese di giugno.

Una striscia in caratteri molto piccoli informa circa la data dell'ultima comunicazione dei listini".

OSSERVAPREZZI CARBURANTI: IL PARADOSSO In definitiva, un automobilista che utilizza il servizio potrebbe così essere spinto a recarsi presso il distributore indicato dall'app come quello più conveniente nell'arco di 10 km, per poi scoprire sul posto che i prezzi praticati sono diversi da quelli

indicati dall'applicazione, o che l'impianto è chiuso.

LA DENUNCIA DI ASSOUTENTI Da parte sua, Assoutenti fa notare come la mancata comunicazione dei prezzi giornalieri al ministero, da effettuare quando i listini aumentano o diminuiscono rispetto al prezzo precedente, "altera il fine stesso dell'app, che è quello di fornire in tempo reale informazioni ai cittadini circa i listini di benzina e gasolio praticati in una determinata zona". Due le richieste: eliminare dall'app gli impianti che, pur modificando i listini, non forniscono giornalmente i prezzi al pubblico; sanzionare i gestori sulla base della legge 23 del 2023 che prevede espressamente multe da 200 a 2.000 euro per chi viola gli obblighi di rendere noti dei prezzi dei carburanti.

INTANTO I PREZZI ESPLODONO Da sabato 11 luglio a sabato 18 luglio 2026, il Brent è salito del +15,85 % in \$/barile e del +15,91 % in EUR/barile (con un tasso di cambio EUR/\$ pressoché stabile), riferisce la Figisc, sindacato gestori. Le quotazioni dei raffinati sulla piazza del Mediterraneo sono lievitate in una settimana tra il +12,82 ed il +17,08 % (rispettivamente per la benzina e per il gasolio), a riprova di una perdurante e grave criticità sul livello della disponibilità dei prodotti e delle scorte. La nostra impressione è che - in assenza di misure strutturali contro il boom dei prezzi - il ministero ricorra a provvedimenti di scarso peso. Col petrolio quasi a 90 dollari per le tensioni in Medio Oriente, e col Governo che ha eliminato troppo presto il taglio accise, Staffetta Quotidiana evidenzia come il

diesel sia oltre 2,1 euro al litro e la benzina a 1,942 euro (a un millimetro dal massimo quest'anno), in costante rialzo. Dell'ipotesi di sostegni a famiglie e imprese, l'Esecutivo non parla più. Pertanto, prezzi pieni con tasse al 100% e nessun aiuto a chi è in difficoltà. Con USA e Iran che si guardano in cagnesco, si va verso un esodo contrassegnato da pieni di verde e gasolio stellari.

CONSEGUENZE PER L'INFLAZIONE Con il solito micidiale effetto domino, l'aumento dei costi di trasporto e logistica genererà una pressione inflattiva a catena su beni di prima necessità e servizi.

Questo scenario erode ulteriormente il potere d'acquisto delle famiglie italiane, già provate dai rincari persistenti, e rischia di frenare la ripresa economica proprio alla vigilia dei flussi turistici estivi.

Nel frattempo, l'inefficacia di strumenti di monitoraggio come la nuova app Osservaprezzi del ministero delle Imprese, contestata dalle associazioni dei consumatori per dati obsoleti e non tempestivi, lascia i cittadini privi di un reale supporto informativo per mitigare l'impatto dei rincari sul proprio bilancio familiare, accentuando un clima di generale incertezza economica. Fra i primi settori a risentirne, l'automotive: anzitutto, si rinuncia a comprare una vettura nuova, cercando di rivolgersi all'usato: con ripercussioni su sicurezza stradale, ambiente, costi dei risarcimenti e prezzi RCA.

Share on: © RIPRODUZIONE

Osservaprezzi carburanti: l'app debutta con prezzi non aggiornati

RISERVATA



Vacanze estate 2026, perché calano i voli all'estero mentre salgono i prezzi di hotel e traghetti

Questa estate rompe uno schema che sembrava immutabile: mentre hotel, traghetti e strutture ricettive continuano a rincarare, i voli internazionali registrano forti ribassi. Tra inflazione, tensioni geopolitiche e cambiamenti nella domanda, ecco cosa sta accadendo al mercato delle vacanze.

Indice dei contenuti

La stagionalità dei prezzi nel turismo

C'è una stagionalità, nel paniere ISTAT, che batte il tempo meglio del prezzo del gas e con più regolarità della frutta di stagione. Riguarda il turismo, si legge nell'analisi di Gabriel Debach, market analyst di eToro, e funziona come un meccanismo a orologeria che si ripete identico da almeno un decennio. Tra giugno e agosto i prezzi di voli, traghetti e villaggi vacanza salgono in blocco, con una progressione quasi geometrica. A settembre, con la stessa puntualità, crollano. Non è un'impressione, spiega Debach, è un pattern che si vede riga per riga nelle serie mensili ISTAT dal 2016 al 2025, per dieci estati consecutive, pandemia compresa. Nell'estate 2020, con gli aeroporti semivuoti, i prezzi dei biglietti aerei internazionali sono comunque saliti del 25% in agosto per poi scendere del 43% a settembre. Il meccanismo di formazione del prezzo, insomma, prescinde dal traffico reale. È un automatismo tariffario per Debach, non un termometro della domanda.

I numeri, messi in fila, restituiscono l'ampiezza del fenomeno. Come si legge nella nota di eToro, il trasporto aereo nazionale segna in media, negli ultimi dieci anni, un +22,5% congiunturale a giugno, un +3,8% a luglio e un +15,1% ad agosto, per un incremento cumulato della stagione estiva di circa il 46%. Sul segmento internazionale il copione è lo

stesso ma ancora più marcato: +9,3% a giugno, +9,5% a luglio, +24,5% ad agosto, quasi il 49% cumulato in tre mesi. Il trasporto marittimo passeggeri, quello di chi va in Sardegna o in Sicilia, è la voce più volatile in assoluto: +2,8% a giugno, +14,1% a luglio, +27,7% ad agosto, un rialzo che sfiora il 50% nell'arco dell'estate. I villaggi vacanza viaggiano su un +37% cumulato tra giugno e agosto, gli stabilimenti balneari su un +29% se si guarda alla finestra maggio-luglio, quando gran parte del pricing stagionale viene già fissata. Poi, a settembre, la resa dei conti: -20,8% per l'aereo nazionale, -29,2% per l'internazionale, -32,6% per il marittimo. In tre mesi si costruisce una torre di prezzo che in un mese solo si smonta quasi per intero.

L'anomalia dell'estate 2026

È dentro questo orologio, tarato e testato per un decennio, che si inserisce l'anomalia dell'estate 2026. Come precisa Debach, l'anomalia non è generalizzata, è chirurgica: riguarda un solo ingranaggio, quello dei voli internazionali, mentre tutto il resto del meccanismo gira più veloce del solito.

Sul fronte alberghiero e marittimo il 2026 non solo rispetta la stagionalità storica, la amplifica. Assoutenti calcola che una famiglia con due figli che prenota una settimana in hotel 3 stelle a Ferragosto spenda in media 2.025 euro, il 12,6% in più rispetto al 2025, un rincaro superiore alla media decennale del periodo. I traghetti per Sardegna e Sicilia segnano un +10,9%, trainati dal caro carburante navale. Il dato ISTAT di maggio, sottolinea Debach, conferma la tendenza dal lato dei fondamentali: alberghi e motel +3,5% tendenziale, villaggi vacanza e campeggi +5,4%, pacchetti tutto compreso +3,7%, con

una variazione congiunturale di maggio del +5,2% sui soli servizi di alloggio, già superiore alla media storica di quel mese. Su un orizzonte di cinque anni il costo degli alloggi è salito del 15%, con punte del 67% per i B&B di montagna.

Il pezzo che non torna è l'aereo verso l'estero. Storicamente giugno, luglio e agosto sono i tre mesi in cui i biglietti internazionali costano sistematicamente di più, senza eccezioni negli ultimi dieci anni. Nell'estate 2026 succede l'esatto contrario: Assoutenti rileva un calo medio del 23% sulle principali rotte per partenze del 9 agosto. Milano-Santorini passa da 398 a 173 euro, il 56,5% in meno. Roma-Creta scende del 40,7%, Roma-Tenerife del 52,6%, Milano-Sharm el-Sheikh del 34%. Sono numeri che, osserva Debach, letti sopra la serie storica appena descritta, non rappresentano uno sconto stagionale ordinario. Rappresentano la rottura di un pattern che si era ripetuto identico per dieci anni consecutivi.

Lo shock tra domanda e offerta

La spiegazione sta nell'incontro tra uno shock di offerta e un collasso di domanda ancora persistente sullo stesso mercato. Sul lato dei costi, spiega Debach, il conflitto in Medio Oriente esploso a fine febbraio e i timori di interruzione prolungata dei flussi attraverso lo Stretto di Hormuz hanno prodotto un picco violento dei prezzi del jet fuel tra marzo e aprile 2026, con quotazioni che hanno superato i 175-190 dollari al barile. Le proiezioni diffuse da IATA il 7 giugno all'assemblea annuale di Rio de Janeiro incorporavano ancora questo scenario estremo: media annua 2026 a 152 dollari al barile (+70% sul 2025), fuel bill globale a 350 miliardi di dollari (+39% rispetto ai 252 del 2025), utile del settore dimezzato a

Vacanze estate 2026, perché calano i voli all'estero mentre salgono i prezzi di hotel e traghetti

23 miliardi e margine netto sceso dal 4,2% al 2%. Tuttavia, osserva Debach, con il consolidarsi della tregua, i prezzi spot si sono già ridotti in modo apprezzabile. Secondo il Jet Fuel Price Monitor IATA, a inizio luglio 2026 il prezzo medio globale si attesta a 116,63 dollari al barile, in calo del 2,1% su base settimanale e ben al di sotto dei picchi primaverili, pur rimanendo sensibilmente al di sopra dei livelli medi del 2025. Il carburante peserà comunque quest'anno per circa il 31% dei costi operativi delle compagnie (contro il 25,4% del 2025), ma l'acme dello shock è ormai alle spalle.

Sul lato della domanda, invece, l'effetto è più duraturo per Debach. Secondo l'indagine Coldiretti/Ixè sette milioni di italiani hanno rinunciato esplicitamente a un viaggio all'estero; nel 77% dei casi il motivo dichiarato è il caro prezzi, ma nel 18% la preoccupazione per i conflitti internazionali. Le mete percepite come più esposte (Grecia orientale, Egeo, Sharm el-Sheikh) registrano una

contrazione della domanda leisure che gli algoritmi di pricing dinamico delle compagnie traducono in sconti significativi. Secondo Debach non si tratta di un semplice passaggio di costi più alti sui biglietti: le compagnie si trovano con capacità già programmata (in parte protetta da hedging) su rotte la cui domanda si è ritirata. In un'industria ad alti costi fissi e con "inventario deperibile" (il posto vuoto non genera ricavo) la risposta razionale è abbassare il prezzo per difendere il load factor vicino all'84% record previsto per l'anno. Il margine si sposta altrove, sul lungo raggio e sul carico.

Il turismo interno spinge i rincari

Il rovescio della medaglia, spiega Debach, è tutto domestico. Quei sette milioni di italiani che non partono per l'estero non spariscono dal mercato: si spostano sul litorale nazionale, in un anno in cui il turismo italiano viaggia già a ritmi record (23 milioni di arrivi e 71,6 milioni di presenze nel solo primo trimestre, +7,5% annuo). Più domanda compressa su un'offerta ricettiva rigida,

in un mercato dove il segmento extralberghiero cresce del 14,7% contro il 3,9% degli hotel tradizionali, produce esattamente l'effetto opposto rispetto al mercato aereo: prezzi che salgono più della media storica invece di scendere. E sul fronte traghetti manca del tutto la valvola di sfogo della sostituzione: chi deve raggiungere un'isola non ha alternative alla nave, quindi il rincaro del carburante navale si scarica sul consumatore quasi per intero.

Il quadro macro, osserva Debach, fa da cornice a questa biforcazione. L'inflazione italiana a giugno segna un +3% tendenziale. Nell'Eurozona l'inflazione preliminare di giugno mostra un primo raffreddamento al 2,8%, in coincidenza con il primo rialzo dei tassi deciso dalla Bce dopo mesi di attesa. È in questo contesto che va letta la scelta, conclude Debach, apparentemente irrazionale, di molte famiglie italiane di restare sulle coste nazionali pur pagando di più: la sicurezza percepita e il timore geopolitico pesano quanto, se non più, del prezzo puro.



Vacanze 2026, lo shock del turismo: hotel e traghetti alle stelle, ma i voli per l'estero crollano del 56%

Benzinga Neuro

L'estate 2026 segna la rottura di uno schema di prezzi turistico rimasto inalterato per un decennio. Se da un lato alloggi e trasporti marittimi registrano forti rialzi, le tariffe dei voli internazionali evidenziano marcati ribassi.

A delineare il fenomeno è un'analisi condotta da Gabriel Debach, market analyst di eToro, basata sui dati storici ISTAT e sulle rilevazioni di settore. Tra il 2016 e il 2025 il costo dei trasporti e delle strutture ricettive ha seguito un automatismo preciso, salendo in blocco tra giugno e agosto per poi crollare a settembre. Nell'estate 2026 questo meccanismo si è interrotto sul fronte del trasporto aereo.

Hotel e traghetti: rincari amplificati

I comparti alberghiero e marittimo mantengono il trend rialzista storico, accentuandone i valori:

- Alloggi e villaggi: secondo i dati di Assoutenti, una famiglia con due figli spende in media 2.025 euro per una settimana in hotel 3 stelle a Ferragosto (+12,6% sul 2025). Su un orizzonte quinquennale, gli alloggi registrano un incremento del 15%, con picchi del 67% per i B&B montani.

- Traghetti: i collegamenti marittimi per Sardegna e Sicilia segnano un +10,9%, spinti dal costo del carburante navale.

Voli internazionali in controtendenza: il calo delle tariffe

A fronte del rincaro delle strutture a terra, le tratte aeree internazionali registrano contrazioni di prezzo. Per le partenze di Ferragosto, Assoutenti rileva un calo medio del 23% sulle principali rotte estera: la tratta Milano-Santorini scende del

56,5% (da 398 a 173 euro), Roma-Creta del 40,7% e Roma-Tenerife del 52,6%.

Il calo dei prezzi riflette una combinazione di fattori sul lato dell'offerta e della domanda. Dopo i picchi primaverili del carburante jet fuel (oltre i 175-190 \$/barile tra marzo e aprile a seguito delle tensioni nello Stretto di Hormuz), i prezzi spot sono scesi a inizio luglio a 116,63 dollari al barile.

Sul lato della domanda, l'indagine Coldiretti/Ixè indica che circa 7 milioni di italiani hanno rinunciato a un viaggio all'estero, citando nell'essere il 77% dei casi il caro prezzi complessivo e nel 18% le preoccupazioni geopolitiche. Per preservare il tasso di riempimento degli aeromobili (load factor), le compagnie aeree hanno adeguato al ribasso i listini dinamici sulle tratte interessate dalla contrazione della domanda.

La concentrazione dei flussi di viaggiatori verso le mete nazionali ha conseguentemente alimentato la pressione sui prezzi del settore ricettivo locale.

Per ulteriori aggiornamenti su questo argomento, aggiungi Benzinga Italia ai tuoi preferiti oppure seguici sui nostri canali social: X e Facebook.

Ricevi informazioni esclusive sui movimenti di mercato 30 minuti prima degli altri trader

La prova gratuita di 14 giorni di Benzinga Pro, disponibile solo in inglese, ti permette di accedere ad informazioni esclusive per poter ricevere segnali di trading utilizzabili prima di milioni di altri trader. CLICCA QUI per iniziare la prova gratuita.

Foto: Shutterstock



Assicurazione monopattino obbligatoria: quanto costa e cosa copre la polizza

Eduardo Cantone

Dal 16 luglio sono ufficialmente in vigore le nuove regole sull'assicurazione obbligatoria per i monopattini elettrici. La novità arriva dopo l'obbligo della targa, operativo da maggio, e quello del casco, in vigore già dal 2024. Chi guida un monopattino deve ora avere una polizza Rc auto che copra gli eventuali danni causati a terzi. Ma quanto costa davvero questa assicurazione e cosa copre nel concreto? Il quadro, a distanza di pochi giorni dall'entrata in vigore, presenta ancora diversi punti da chiarire.

Quanto costa l'assicurazione per i monopattini

Il primo nodo riguarda proprio i prezzi. Secondo le prime stime di Assoutenti, il costo medio di una polizza base si aggirerebbe tra i 35 e i 55 euro l'anno, ma può salire fino a 150 euro annui se si aggiungono garanzie accessorie. La situazione appare però più complicata sul piano pratico, infatti, Altroconsumo segnala che alla data del 15 luglio, soltanto cinque compagnie assicurative permettevano di ottenere un preventivo online, con costi decisamente più alti, compresi tra 155 e 417 euro annui.

Cosa copre la polizza e il problema delle targhe

La copertura assicurativa riguarda i danni verso terzi provocati alla guida del monopattino, come lesioni a pedoni e ciclisti o il danneggiamento di altri veicoli. Per essere valida, la polizza deve però riportare il codice del contrassegno identificativo del mezzo, cioè la targa. Ed è proprio qui che emerge un problema significativo, visto che secondo i dati più recenti del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, al 30 giugno 2026 i contrassegni rilasciati a livello nazionale erano 133.135, un numero molto inferiore ai monopattini realmente in circolazione.

Al momento, però, solo uno su dieci risulta targato, nonostante l'obbligo sia già effettivo e nonostante le multe previste per chi non si adegua, comprese tra 100 e 400 euro, la stessa cifra prevista ora anche per chi circola senza polizza. A complicare ulteriormente il quadro c'è l'assenza di un libretto per i monopattini, documento che dovrebbe attestare la conformità del mezzo a marcatura Ce, potenza, velocità massima e indicatori di direzione. Una mancanza che, secondo Assoutenti, apre la strada a possibili contenziosi in caso di sinistro, anche in presenza di regolare assicurazione.

I rincari temuti da utenti e operatori del settore

Consumerismo No Profit segnala il rischio concreto di un aumento dei costi per gli utenti finali, dato che l'obbligo assicurativo genererà in prima battuta un incremento delle spese per gli operatori del settore, che con ogni probabilità si riverserà sui clienti. A esprimere preoccupazione sono soprattutto gli operatori dello sharing. Il presidente di Assosharing, Luigi Licchelli, evidenzia come il passaggio alle polizze del comparto Rc auto abbia fatto lievitare i costi fino a cinque volte rispetto a prima, a parità di massimali se un privato può spendere circa 35 euro, agli operatori vengono proposte condizioni a partire da circa 100 euro a mezzo.

Licchelli sottolinea inoltre come dal 2021 non si registrino incidenti gravi sui monopattini in sharing, mentre i casi più seri riguarderebbero principalmente i mezzi privati, una situazione che, secondo l'associazione, mette a rischio un settore in cui lavorano circa 2.000 persone. Un ulteriore elemento di novità riguarda la ricostruzione degli incidenti, in quanto i periti dell'Aiped segnalano che, da qui in avanti, la dinamica dei sinistri che coinvolgono monopattini potrebbe risultare più complessa da ricostruire rispetto a quella dei veicoli tradizionali, complicando ulteriormente la gestione dei casi da parte delle compagnie assicurative.



Moda sostenibile: l'Ue vieta la distruzione degli invenduti dal 19 luglio 2026

L'Unione europea ha introdotto un divieto storico: dal 19 luglio 2026, le grandi aziende della moda non potranno più distruggere i prodotti invenduti.

Un passo fondamentale verso la sostenibilità Cristian Castiglioni · 22/07/2026 · 3 min Un cambiamento epocale sta per coinvolgere il settore della moda in Europa. Dal 19 luglio 2026, le grandi aziende del comparto tessile non potranno più distruggere i prodotti invenduti.

Questa pratica, per anni diffusa ma poco conosciuta dal pubblico, ha generato tonnellate di rifiuti e un impatto ambientale significativo.

Il nuovo regolamento europeo sull'Ecodesign (Ue 2026/1781) impone una svolta radicale, obbligando le imprese a trovare soluzioni alternative per i capi non venduti.

La decisione rappresenta un tassello fondamentale nella strategia europea per rendere più sostenibile un settore tra i più inquinanti al mondo.

Ogni anno, fino al 9% dei prodotti tessili finisce al macero prima ancora di essere utilizzato, con un impatto climatico stimato in 5,6 milioni di tonnellate di emissioni di CO₂. Il nuovo regolamento mira a ridurre questo spreco, promuovendo un modello di economia circolare. Le nuove regole e le deroghe previste Il divieto di distruzione riguarda indumenti, accessori, calzature e altri prodotti tessili. Le grandi aziende dovranno destinare gli invenduti al riutilizzo alla donazione al riciclo o ad altre forme di recupero.

Le medie imprese saranno interessate dall'obbligo a partire dal 2030, mentre le piccole aziende restano escluse. Sono previste alcune deroghe per i prodotti

pericolosi, danneggiati o non conformi alle norme.

Un aspetto cruciale del regolamento è l'obbligo di trasparenza. Le imprese dovranno rendere pubbliche le informazioni sul numero e sul peso dei prodotti invenduti di cui si sono disfatte, spiegando le ragioni dello smaltimento e le misure adottate per prevenire la distruzione delle merci. Questo provvedimento mira a sensibilizzare i consumatori e a promuovere pratiche più sostenibili. Le sfide per il settore del lusso Se per il fast fashion la novità potrebbe tradursi in un maggiore ricorso a outlet e donazioni, per il lusso la sfida è più complessa.

La scarsità dell'offerta è infatti uno degli strumenti con cui le grandi maison difendono il valore del marchio. Il divieto europeo costringerà gruppi come LVMHPrada e Chanel a ripensare la gestione delle eccedenze, con maggiori costi di magazzino e una programmazione della produzione più accurata.

Il caso più emblematico di distruzione degli invenduti risale, quando Burberry rivelò di avere distrutto prodotti invenduti per un valore di 28,6 milioni di sterline.

Le polemiche furono immediate e portarono l'azienda ad abbandonare questa pratica.

Negli anni successivi, anche altri grandi marchi hanno progressivamente rivisto la gestione delle eccedenze, anticipando una tendenza che oggi diventa obbligo per tutta l'Unione europea. Le implicazioni per i consumatori e l'ambiente Secondo le stime di Assoutenti ogni anno nell'Unione europea fino al 9% dei prodotti tessili viene distrutto prima ancora di essere utilizzato.

Si tratta di circa 594 mila tonnellate di tessuti che finiscono al macero. Il nuovo regolamento potrebbe ridurre significativamente questo spreco, aumentando la disponibilità di capi e calzature destinati alla rivendita o alla donazione.

Gli analisti del settore prevedono che le nuove regole potrebbero accelerare gli investimenti nell'intelligenza artificiale e nei sistemi di previsione della domanda, per programmare con maggiore precisione la produzione e coordinare le scorte tra negozi e magazzini.

In altre parole, il modo migliore per evitare di accumulare invenduti sarà produrne meno. Questo cambiamento potrebbe avere un impatto significativo non solo sull'ambiente, ma anche sui costi e sulla qualità dei prodotti offerti ai consumatori.

Autore Cristian Castiglioni Cristian Castiglioni, veneziano, iniziò come blogger dopo aver postato una guida sui bacari e ricevuto centinaia di messaggi: quella reazione spinse la sua trasformazione in redattore. Cura contenuti amichevoli e porta in redazione appunti fotografici di vaporetto e cicchetti. Continua a leggere Fashion Fashion Industry Under Fire: Major Brands Face Investigation Over Labor Practices Cristian Castiglioni · 22 Lug 2026 Fashion Dall'Alta Moda di Parigi a Gu: l'evoluzione della moda nel 2026 Cristian Castiglioni · 20 Lug 2026 Fashion Lavora nel fashion retail: posizioni aperte a Verona Cristian Castiglioni · 20 Lug 2026 Più letti 1 Moda sostenibile: l'Ue vieta la distruzione degli invenduti dal 19 luglio 2026 2 Fashion Industry Under Fire: Major Brands Face Investigation Over Labor Practices 3 Dall'Alta Moda di Parigi a Gu: l'evoluzione della moda nel

Moda sostenibile: l'Ue vieta la distruzione degli invenduti dal 19 luglio 2026

2026 4 Lavora nel fashion retail: posizioni aperte a Verona 5 Moorer: nuove boutique a New York e Miami e trasferimento a Milano



La tessitura del creato e il peccato dello scarto

22 Luglio 2026 Notizie A cura della redazione della rivista Il Messaggero Avventista. Notizie e articoli a cura della redazione della rivista Il Messaggero Avventista. La tessitura del creato e il peccato dello scarto 22 Luglio 2026 Notizie Entra in vigore il divieto previsto dal Regolamento europeo sull'Ecodesign che vieta alle grandi imprese tessili di distruggere i prodotti invenduti (per le medie imprese il divieto sarà dal 2030). Cosa ci insegna il nuovo giro di vite europeo contro il macero degli abiti. C'è qualcosa di profondamente innaturale nel distruggere ciò che è integro.

È questa l'immagine che emerge con forza leggendo l'articolo di Massimiliano Jattoni Dall'Asén pubblicato sul Corriere della Sera dal titolo 'Moda, giro di vite Ue: dal 19 luglio vietato distruggere gli abiti invenduti'.

Per anni, l'industria della moda globale ha nascosto dietro le quinte una pratica tanto redditizia quanto cinica: milioni di capi d'abbigliamento nuovi, scarpe intatte e accessori perfettamente confezionati venivano regolarmente ridotti in polvere o inceneriti prima ancora di essere indossati. Il motivo? Proteggere l'esclusività del marchio, evitare la svalutazione e liberare i magazzini senza cedere alla tentazione degli sconti.

Le stime richiamate da Assoutenti parlano chiaro: ogni anno nell'Unione europea fino al 9% dei prodotti tessili finisce al macero, generando quasi 600 mila tonnellate di rifiuti e milioni di tonnellate di emissioni di CO2.

Dalla cultura dello scarto alla responsabilità della custodia Questa misura, che a livello economico e normativo segna una svolta storica (con l'obbligo per le grandi imprese di destinare l'invenduto al riutilizzo, alla donazione o al riciclo), interroga in modo sottile ma penetrante anche la nostra sensibilità di credenti.

La Bibbia ci presenta fin dalle prime pagine un Creatore che non si limita a produrre il mondo, ma lo "custodisce".

L'essere umano è chiamato a essere amministratore

(eonomo) saggio delle risorse del pianeta, non il padrone incontrastato autorizzato a disporre della materia secondo il puro capriccio del profitto. Distruggere il nuovo per difendere il valore commerciale di un'etichetta è il sintomo di una società affetta da bulimia consumistica, dove l'oggetto perde ogni valore intrinseco e diventa puro feticcio simbolico.

Quando il lusso si nutre della distruzione sistematica, il sistema economico perde la sua bussola morale. Un invito alla sobrietà e alla seconda vita delle cose Il divieto europeo, che spingerà le aziende a programmare meglio la produzione -- investendo magari in previsioni più accurate e, in ultima analisi, a produrre meno --, ci offre l'occasione per un esame di coscienza laico e spirituale. Ci ricorda che ogni risorsa ha una dignità e che la cultura dello scarto va sostituita con una cultura della cura e della solidarietà.

I vestiti salvati dal macero dovranno trovare la via della donazione e del riutilizzo, ricordandoci che la vera bellezza non risiede nell'esclusività ottenuta sulla pelle del pianeta, ma nella capacità di valorizzare ciò che già esiste.

In un tempo in cui l'e-commerce ci restituisce un tasso di reso vertiginoso (un capo su cinque rimandato indietro come un pacco senza valore), la chiamata alla sobrietà diventa un esercizio di umanità. Custodire il creato significa anche imparare a desiderare il giusto, a riconoscere che il superfluo distrutto è un insulto a chi fa fatica e una ferita inferta alla casa comune.

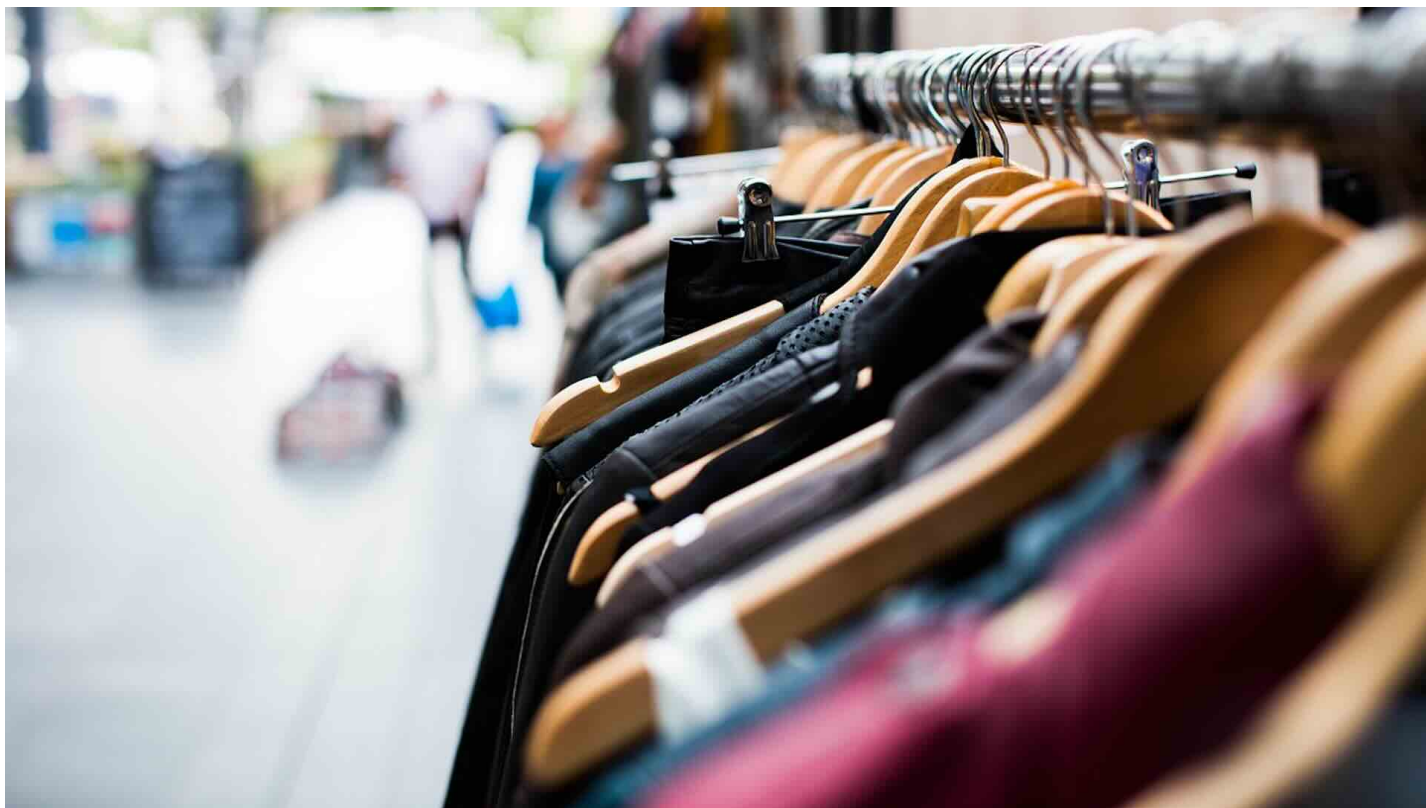
Una piccola regola comunitaria che, in fondo, ci ricorda una grande verità spirituale: nulla nel disegno di Dio è pensato per finire nella spazzatura.

'Raccogliete i pezzi avanzati, perché niente si perda', Giovanni 6:12. Davide Mozzato, collaboratore del Messaggero Avventista e speaker di Radio RVS.

Ascolta i suoi podcast qui. [Immagini: Pexels, Pixabay.com e

La tessitura del creato e il peccato dello scarto

Rido, Dreamstime.com]



Aumento Tari, Assoutenti: "Fino a 40 euro in più a famiglia, il Comune ci ripensi"

Aumento Tari, Assoutenti: "Fino a 40 euro in più a famiglia, il Comune ci ripensi" di Elisabetta Biancalani Mercoledì 22 Luglio 2026 La Tassa sui rifiuti a Genova aumenterà del 5,7% Come prevedibile è polemica sull'aumento della Tari, la tassa sui rifiuti, a Genova. Furio Truzzi di presidente di Assoutenti, si scaglia contro la decisione: "Apprendiamo dagli organi di informazione che in data odierna la giunta approverà la Tari 2026 con un aumento superiore al 5% il che vuol dire un esborso medio tra i 20 e i 40 euro a seconda del nucleo familiare.

"Non interpellate le associazioni dei consumatori, si commenta da sè" Il solo fatto che ciò avvenga senza aver prima sentito gli utenti e le associazioni dei consumatori con le quali il Comune di Genova aveva stipulato un accordo nel 2007 di preventiva consultazione, si commenta da sé.

Domani incontro con l'assessore Pericu Saremo sentiti dall'assessore Pericu domani 23 luglio alle ore 18.30 Speriamo ci siano dei margini di discussione e non un prendere o lasciare come avvenuto nell'ottobre 2025 per le tariffe AMT.

Se sul piano dell'efficientamento interno dell'organizzazione del lavoro non possiamo che dichiararci soddisfatti per i risparmi conseguiti superiori a 5 milioni di euro, siamo invece assai preoccupati perché il modo per abbattere le tariffe e non aumentarle è quello di rendere più efficiente la logistica assai

dispendiosa e soprattutto prevedere il termovalorizzatore a fine ciclo.

Decisioni prese dall'alto senza ascoltare le parti sociali In conclusione: decisioni prese dall'alto senza ascoltare le parti sociali, scarsa propensione ad affrontare i nodi veri della logistica e del fine ciclo. La gestione delle partecipate comunali è iniziata male e rischia di finire peggio a danno di tutti i cittadini genovesi". Iscriviti ai canali di Primocanale su WhatsApp, Facebook e Telegram. Resta aggiornato sulle notizie da Genova e dalla Liguria anche sul profilo Instagram e sulla pagina Facebook ARTICOLI CORRELATI Giovedì 09 Luglio 2026 Ministro Foti a Genova: "Termovalorizzatori vanno realizzati vicino a dove si producono più rifiuti" "I termovalorizzatori devono essere localizzati laddove vi sono le condizioni migliori sotto vari aspetti, non ultimo il raggiungimento della meta perché i carichi di traffico devono essere opportunamente valutati perché non sono indifferenti" così il ministro per gli Affari europei, il Pnrr e le po Giovedì 02 Luglio 2026 Giunta Salis, dopo la retromarcia su termovalorizzatore anche quella sui dipendenti del Comune 'Non ci sono soldi ma avete aumentato gli stipendi ai dirigenti'. È una delle accuse più forti che ieri i dipendenti del Comune di Genova hanno rivolto al sindaco Silvia Salis e alla sua giunta durante la manifestazione che ha accompagnato lo stato di agitazione. Per ora resta da capire l'entità di TAGS Assoutenti spazzatura



Oltrepò Pavese, 16enne muore dopo essere stato travolto in monopattino

Redazione

Un drammatico incidente si è verificato ieri notte a Oltrepò Pavese nel quale ha perso la vita un ragazzo di 16 anni di origini libiche e residente a Stradella. Il giovane viaggiava su un monopattino e da una prima ricostruzione il mezzo a due ruote era privo di luci e il ragazzo non avrebbe indossato né il casco né il giubbotto catarifrangente.

Il giovane stava percorrendo una strada poco illuminata in direzione di Stradella, quando improvvisamente è stato travolto da un'auto guidata da un 73enne che viaggiava nella medesima direzione. L'impatto è stato molto violento e sembrerebbe che il ragazzo sia morto sul colpo. Sul posto sono intervenuti prontamente i sanitari del 118 che poi hanno trasportato il conducente della vettura in un ospedale della zona, che sembrava sotto shock.

Al momento sono in corso gli accertamenti dei carabinieri che dovranno chiarire l'esatta dinamica dell'incidente mortale. Secondo una prima ricostruzione, riportata dal *Il Giorno*, il monopattino sarebbe stato urtato da dietro dalla vettura e l'uomo si è poi fermato per prestare soccorso.

Oltrepò Pavese, la norma sui monopattini

Il 17 maggio scorso è entrata in vigore la norma che vede obbligatoria la targa (con contrassegno identificativo) per i monopattini elettrici, mentre dal 16 luglio anche l'assicurazione è stata resa obbligatoria. Assoutenti aveva fatto notare che per un mese "mezzi regolarmente targati ma che possono circolare senza alcuna copertura assicurativa". Inoltre, l'obbligo dell'uso del casco era già in vigore dal 14 dicembre 2024 "una regola che in nessuna città italiana viene rispettata".

L'associazione aveva anche sottolineato come le regole sull'utilizzo dei monopattini vengano violate: come quello di circolare contromano, trasportare altre persone sul mezzo e guidare con un'età media inferiore ai 14 anni. A causa della mancanza di controlli che "rendono il settore dei monopattini sempre più un far West dove regna l'anarchia".

© Riproduzione riservata



Bodycam di ultima generazione per tutti gli operatori Fs in Liguria: sicurezza in tempo reale

Anche la sola attivazione preventiva si è dimostrata un efficace strumento di deterrenza, contribuendo in numerosi casi a disinnescare situazioni potenzialmente critiche di G.F.

Mercoledì 22 Luglio 2026 Gli operatori Fs con in dotazione le bodycam Novità importanti sul fronte della sicurezza sui treni italiani: dal 1° luglio infatti tutti i 53 operatori di FS Security in Liguria sono stati dotati di dispositivi di ultima generazione.

Come funzionano le bodycam degli agenti Fs Si tratta delle bodycam, che possono essere attivate in due modalità: la prima ha una funzione esclusivamente preventiva e avvia la memorizzazione delle immagini; la seconda, attivata in caso di allarme, trasmette invece in tempo reale video, audio e geolocalizzazione alla sala operativa centrale, consentendo un monitoraggio immediato della situazione e un tempestivo supporto agli operatori.

Anche la sola attivazione preventiva si è dimostrata un efficace strumento di deterrenza, contribuendo in numerosi casi a disinnescare situazioni potenzialmente critiche prima che degenerassero, senza rendere necessario l'invio dell'allarme. Interventi soprattutto per reati predatori Durante la

sperimentazione in Liguria, le attivazioni sono avvenute principalmente in occasione di aggressioni riconducibili a reati predatori e, in alcuni casi, a irregolarità relative ai titoli di viaggio. Molte situazioni inizialmente potenzialmente a rischio sono state gestite e risolte grazie alla professionalità degli operatori, che ricevono una formazione specifica per affrontare le diverse tipologie di intervento, e all'effetto deterrente garantito dall'attivazione preventiva delle bodycam. Iscriviti ai canali di Primocanale su WhatsApp, Facebook e Telegram. Resta aggiornato sulle notizie da Genova e dalla Liguria anche sul profilo Instagram e sulla pagina Facebook ARTICOLI CORRELATI Venerdì 23 Maggio 2025 Aggredisce operatore Fs Security in stazione: incastrato dalle bodycam Un giovane afgano identificato e denunciato dalla Polfer a Principe.

Ferrovie sempre meno sicure, escalation di furti alle Cinque Terre Giovedì 13 Febbraio 2025 Fs: "Sì alle bodycam", Assoutenti: "Servirebbero anche per monitorare i cantieri" L'amministratore delegato di Ferrovie dello Stato Donnarumma in commissione trasporti alla Camera annuncia che potrebbero essere estese su tutto il territorio.

Ma l'associazione a difesa dei consumatori sottolinea indirettamente i tanti ritardi lungo le linee TAGS ferrovie trenitalia reati



Aumento Tari, Salis: "Costretti a farlo". Ma il centrodestra attacca: "È la giunta delle tasse"

Duro botta e risposta a distanza tra maggioranza e opposizione: sulle barricate anche associazioni di categoria e sindacati di Giorgia Fabiocchi. Mercoledì 22 Luglio 2026 Bollette della Tari e spazzatura L'aumento della Tari, confermato dall'amministrazione comunale, ha scatenato il dibattito politico, accompagnato dalle parole della sindaca di Genova Silvia Salis. Il suo commento, a margine della giunta itinerante in Bassa Valbisagno, non lascia spazio a dubbi e interpretazioni, rispetto alla decisione assunta da Palazzo Tursi.

"A nessuno fa piacere aumentare le tasse, abbiamo provato in ogni modo a interloquire con l'azienda per calmierare questa cifra, ma ci hanno detto che non era in nessun modo possibile perché negli ultimi anni era stato fatto un lavoro opaco - il commento della sindaca Silvia Salis -.

Le risorse sono finite, valgono le considerazioni che abbiamo fatto per Amt: le aziende non possono essere usate per fare propaganda politica". La Tari subirà un aumento medio della tariffa del 5,7%.

Un incremento determinato da Arera, che ha individuato un aumento dei costi del 6,7% sancito anche dal piano economico finanziario dell'azienda, che sarà modulato attraverso alcune misure di contenimento. Di quanto aumenterà la Tari Sulle utenze non domestiche l'aumento varierà tra il 3,6% e il 4,1%, mentre per le famiglie il rincaro sarà compreso tra i 17 e i 36 euro all'anno.

"Il Comune ha introdotto per la prima volta il bonus Tari, uno sconto del 25% che riguarderà i nuclei familiari con Isee inferiore a 9.786 euro (20 mila euro con quattro figli a carico) che sarà

cumulabile con quella già in vigore per i nuclei composti da due persone di cui un pensionato e un ultrasettantenne, sempre in base all'Isee" ha aggiunto il vicesindaco di Genova Alessandro Terrile.

Un incremento dovuto all'aumento dei costi, da quello del gasolio, agli aumenti contrattuali, ai costi di smaltimento negli impianti fuori regione. "Il messaggio che voglio dare alla città è che noi non abbiamo accettato passivamente questo aumento del 6,7%, ma ci siamo messi al lavoro per contrastarlo. È chiaro che politicamente non conviene a nessuno aumentare le tasse, ma dopo tanti anni i conti arrivano, e noi ci prendiamo le nostre responsabilità, non voglio che il prossimo sindaco si trovi a vivere quello che ci troviamo a vivere noi in questo momento" ha chiosato Salis.

Le parole di Fratelli d'Italia Dura la protesta da parte delle associazioni di categoria e dei sindacati, che hanno chiesto al Comune di ripensarci.

Sulla stessa posizione anche i partiti di centrodestra, che promettono barricate.

"Sembrava strano che il sindaco non attingesse dal classico repertorio del 'è colpa di quello di prima' per provare a giustificare la decisione di aumentare la Tari per i cittadini, dopo oltre un anno di governo lo storytelling fazioso di questa amministrazione, sempre alla costante ricerca di alibi o capi espiatori su cui addossare le scomode responsabilità delle proprie decisioni non solo ha stufato ma soprattutto non è più credibile - l'attacco della capogruppo di Fratelli d'Italia Alessandra Bianchi -. Sicuramente un metodo più facile rispetto a doversi

rimboccare le maniche e lavorare seriamente.

Ma è proprio questa differenza che orgogliosamente ha distinto l'attività del centrodestra da quella di questa Amministrazione come ha ricordato anche il nostro coordinatore regionale. Per i genovesi, già costretti a fare i conti con una Tari tra le più elevate, è quindi in arrivo l'ennesima 'stangata': in cambio continueranno ad avere una città che è sempre più sporca e con sempre meno servizi". "Il conto lo pagano i genovesi" A fare eco alle parole di Fratelli d'Italia, l'intervento a gamba tesa del partito di Matteo Salvini. "Mentre la giunta prepara, a porte chiuse, un ulteriore aumento della Tari, superiore, a quanto si apprende, al 5,7%, a pagare il conto sono ancora una volta i cittadini e le imprese di Genova, su cui grava già una delle tassazioni più elevate a livello nazionale.

Contestiamo con forza sia nel merito questo ennesimo rincaro, sia nel metodo di un'amministrazione che decide senza il minimo confronto e senza alcuna condivisione - commentano i consiglieri comunali della Lega Paola Bordilli e Alessio Bevilacqua -.

Genova figura già ai vertici delle classifiche nazionali per il costo della Tari, con famiglie che versano cifre significativamente superiori rispetto a quelle di altre grandi città come Milano, Bologna o Torino.

Continuare ad aumentare le tariffe mentre il servizio di pulizia e il decoro cittadino restano del tutto insoddisfacenti significa gravare ulteriormente sui bilanci delle famiglie, trasformando la Tari in una vera e propria bolletta aggiuntiva, senza offrire alcun miglioramento concreto".

Aumento Tari, Salis: "Costretti a farlo". Ma il centrodestra attacca: "È la giunta delle tasse"

La richiesta è netta: fermare la manovra. L'attacco di Cavo: "Salis sa solo aumentare le tasse" Sulla stessa lunghezza onda anche Noi Moderati-Orgoglio Genova, con la deputata e consigliera Ilaria Cavo che accusa Salis di saper solo aumentare le tasse. "Un aumento della Tari superiore al 5% è una nuova stangata per famiglie e imprese genovesi.

Ancora una volta la Giunta Salis sceglie di far pagare ai cittadini il conto della propria incapacità di trovare soluzioni alternative. Non è contestabile soltanto il merito della decisione, che per Assoutenti porterà aumenti fino a 40 euro a famiglia, ma anche il metodo: un aumento annunciato all'ultimo momento, senza alcun confronto con le opposizioni, le categorie economiche e la città.

Un modo di amministrare che manca di trasparenza e condivisione - le parole

della capogruppo di Nm-OG Ilaria Cavo -. Genova è già tra le città con la Tari più alta d'Italia.

Nonostante la situazione disastrosa ereditata dalla giunta Doria, lo sforzo del centro destra è stato quello di non aumentarla. L'esattrice Salis invece vede i genovesi come bancomat e le uniche decisioni che dimostra di saper prendere sono quelle che riguardano gli aumenti delle tasse.

Aumentare la Tari, di fronte alla situazione di sporcizia della città, è ai limiti dell'azzardo. E non basta continuare a evocare le responsabilità del passato: oggi chi governa deve assumersi la responsabilità delle proprie decisioni. La giunta Salis fermi questa manovra che i genovesi, che non sono un bancomat, non capirebbero".

Iscriviti ai canali di Primocanale su WhatsApp, Facebook e Telegram. Resta

aggiornato sulle notizie da Genova e dalla Liguria anche sul profilo Instagram e sulla pagina Facebook **ARTICOLI CORRELATI** Mercoledì 22 Luglio 2026 Aumento della Tari, la rivolta dei sindacati: "Non è accettabile per le famiglie" Arriva poi la richiesta di Cgil, Cisl e Uil, direttamente al Comune di Genova: "Bisogna fare chiarezza con estrema urgenza ribadendo la disponibilità a sottoscrivere un protocollo utile, serio e realmente redistributivo" Mercoledì 22 Luglio 2026 Aumento Tari, Assoutenti: "Fino a 40 euro in più a famiglia, il Comune ci ripensi" Come prevedibile è polemica sull'aumento della Tari, la tassa sui rifiuti, a Genova. Furio Truzzi di presidente di Assoutenti, si scaglia contro la decisione: "Apprendiamo dagli organi di informazione che in data odierna la giunta approverà la Tari 2026 con un aumento superiore al 5% il che vuol dir TAGS politica centrodestra spazzatura tari centrosinistra Silvia Salis

