

Bruno Tinti (a cura di)

Toghe rotte

Chiarelettere, Milano 2007, pp. 188, euro 12,00

Attraverso testimonianze di vari magistrati e avvocati, l'Autore, procuratore aggiunto di Torino, rivela al cittadino la vita quotidiana delle aule dei tribunali e come si lavora nelle Procure.



Accompagna le testimonianze un testo illustrativo, per capire come funziona la giustizia (la pena, i gradi di giudizio, le indagini, il processo ecc.). La prefazione è di Marco Travaglio.

Giuseppe Lo Bianco, Sandra Rizza

L'agenda rossa di Paolo Borsellino

Chiarelettere, Milano 2007, pp. 188, euro 12,00

Gli ultimi 56 giorni della vita di Paolo Borsellino, dalla strage di Capaci a quella di Via d'Amelio, sono ricostruiti a partire dalle testimonianze di parenti, colleghi, carte giudiziarie ecc.



È così possibile ripercorrere gli eventi annotati dal giudice nella sua "agenda rossa", mai più ritrovata, a cui affidava le considerazioni più private sulle sue indagini.

Daniele Biacchessi
Il paese della vergogna

Chiarelettere, Milano 2007, pp. 132, euro 9,50

Giornalista di Radio 24, autore teatrale, regista, attore, Biacchessi racconta le grandi stragi che hanno insanguinato l'Italia dal 1944 al 1993. Le vicende narrate hanno tutte un unico denominatore: la giustizia negata.



Sant'Anna di Stazzema, Marzabotto, Portella della Ginestra, Piazza Fontana sono solo alcune delle vicende ricostruite.

www.chiarelettere.it

VEICOLI ECOLOGICI. IL POLITECNICO DI TORINO AD AUTOECO

La formazione sull'automotive si tinge di verde

In uno dei numerosi convegni, presentato dal direttore professor Pietro Appendino il corso d'Ingegneria dell'autoveicolo

Il 19 settembre scorso si è chiusa all'Oval Lingotto di Torino la prima edizione di Autoeco, la rassegna dell'automotive ecologico, che ha voluto rilanciare il capoluogo piemontese come sede fieristica per il settore auto. Gli incoraggianti risultati ottenuti hanno permesso all'organizzatore Ttgexpo di programmare già la seconda edizione, dal 4 al 6 aprile 2008.

La mostra è stata accompagnata anche da un ricco programma di convegni. In uno di questi il professor Pietro Appendino, direttore del corso di studi in Ingegneria dell'Autoveicolo del Politecnico di Torino ha approfondito il tema della formazione nell'ambito dell'automotive e illustrato quanto l'ateneo torinese sta attuando in questo campo. Riportiamo di seguito una sintesi dell'intervento.

Il Politecnico di Torino ha attivato, dall'anno accademico 1999-2000, un corso di studi in Ingegneria dell'Autoveicolo articolato in una laurea triennale seguita da un biennio specialistico. L'iniziativa è stata varata in occasione del centenario Fiat ed è svolta nella sede del Lingotto. Si avvale di un importante concorso di Fiat sul piano finanziario e su quello della messa a disposizione di docenti di estrazione extra accademica e di opportunità di tirocini, tesi, e sbocchi occupazionali.

Esistono altre sedi universitarie italiane ove si svengono corsi di carattere autoveicolistico, come Firenze, Milano, Napoli, Modena-



Reggio Emilia, Pisa. Tuttavia solo a Torino la formazione universitaria assume la massima complessità. Le autovetture, i veicoli per il trasporto merci e la mobilità collettiva, le macchine per l'agricoltura e per l'edilizia sono studiati con riferimento non solo alla progettazione, agli impianti, alla produzione, ma anche alla gestione della produzione, all'organizzazione dell'impresa e della risorsa umana, al marketing, all'economia dell'impresa, all'igiene e alla sicurezza, alle normative, all'ecologia.

Il corso è a numero chiuso e a frequenza obbligatoria. 150 allievi sono annualmente selezionati su un numero quattro volte superiore di domande. Sono divisi in due classi: in una, frequentata in prevalenza da stranieri, le attività



Pietro Appendino

didattiche sono svolte in inglese. I contenuti, annualmente aggiornati col contributo di aziende del settore, sono uguali nelle due classi.

L'insegnamento

Lungo il percorso formativo l'attenzione ai problemi ecologici è sistematicamente presente. Ciò con riferimento non solo ai sistemi di propulsione in senso stretto, ma anche all'impiego di carburanti e lubrificanti ottimizzati, compresi i biocarburanti e i biolubrificanti; al contenimento dei consumi e delle emissioni inquinanti; alla diminuzione dei danni ecologici provocati dagli impianti di produzione; al riciclo dei materiali e allo smaltimento a fine vita dei componenti; alla gestione intelligente del traffico.

