

Un numero speciale di «TV 7» sui problemi e le lotte del movimento studentesco

# Per due ore studenti e professori a confronto sull'Università

Un'ampia panoramica da cinque Atenei-chiave: Berlino Ovest, Parigi, Praga, Pisa e Canton

Il settimanale televisivo di attualità TV 7 ha realizzato ieri sera un importante esperimento, mandando in onda in prima serata, e sul primo canale, un numero dedicato interamente ai problemi del movimento universitario ed alle sue lotte, della durata complessiva di due ore e sette minuti. L'iniziativa va comunque valutata in modo positivo. Essa, infatti, è stata un primo passo «controcorrente», che ha voluto imporre, per così dire, un tema di scottante attualità al larghissimo pubblico dei telespettatori italiani, questa questione considerata (finalmente) come persone pensanti, capaci di interessi culturali autentici.

Il «taglio» del numero speciale era il seguente: dapprima un'ampia panoramica da cinque Università-chiave (Berlino Ovest, Parigi, Praga, Pisa, Canton); poi un dibattito fra studenti e professori, una volta tanto libero e spregiudicato. Data la tematica attuale del movimento studentesco e, in alcuni casi, l'analoga di alcune situazioni, l'idea di non limitare l'inchiesta alla situazione italiana (su cui dovrebbe essere possibile ritornare in modo più approfondito ed articolato) ci sembra giusta. A questo punto, però, il discorso diventa complesso. Vediamo, infatti, i servizi. Chiaro, e chiarificatore, per nulla sulla sinteticità, quello da Parigi (curato da Fernando Canessa); la lotta dei giovani contro il « piano Fouchet»; attraverso il quale si è introdotta una ulteriore, drastica, profonda spaccatura classista nelle strutture universitarie francesi, scaricando la massa delle «nuove leve» studentesche in un canale a carattere meramente professionale e qualificato sotto il profilo culturale e scientifico, proprio come il centro sinistra intenderebbe fare in Italia con la istituzione del diploma generalizzato). I termini nuovi in cui si pone il rapporto fra Università e società e, quindi, il problema di una diretta partecipazione degli studenti alla elaborazione e alla lotta politica in generale ed antiparlamentarista in particolare sono emersi, nel loro reale significato, attraverso le parole ferme e responsabili dei protagonisti. E sostanzialmente corretto, anche, ci è parso il servizio di Pisa di Emilio Ravel. Assai meno, invece, i servizi di Volvic da Berlino Ovest e da Praga. Il numero di TV 7 è stato aperto, appunto, dal servizio berlinese. La presentazione del movimento della sinistra universitaria a questo Ateneo è stata tendenzialmente un po' schematica, con i fatti apparsi, più o meno, come un'accoglienza di esaltati, a metà fra «goliardi» degli «anni '60» e «terroristi» di fine '800. Un solo esempio: per quanto discutibile possa essere ritenuta quella esperienza, non si può ridurre davvero la «Comune n. 1» a un luogo dove si discute pressoché unicamente se i membri del collettivo hanno o no il diritto di salare i cibi a proprio piacimento. Presentando così la faccenda, come farà lo spettatore — avrà pensato Volvic — a non dar ragione all'arrabbiatissimo Rettore?

Praga e Canton. Qui c'era il «trucco», almeno nelle intenzioni. Molti studenti, a Parigi come in Italia, in Francia, in Germania Occidentale, nel mondo anglo-sassone, si richiamano, sia pure con diversi orientamenti, al socialismo. Ebbene, facciamo vedere che, in due paesi socialisti, che stanno vivendo due esperienze assai differenti ma entrambe decisive, la Cecoslovacchia e la Cina, le cose non vanno come loro se le immaginano... e il gioco sarà fatto: tale, forse, il ragionamento della nostra TV. E così, le dichiarazioni di due studenti praghensi, e soprattutto quella del Rettore dell'Università Carlo di Praga («il latino rientra trionfalmente nelle nostre scuole», per esempio) avrebbero dovuto far credere ai telespettatori che, in Cecoslovacchia, quello che studenti e professori vogliono è, in ultima analisi, un ritorno al «buon tempo antico».

Il rapporto da Canton (Le «guardie rosse» tornano a scuola) di Sandro Paternostro, poi, avrebbe servito a disilludere i «romantici estremisti» in buona fede, attraverso le esibizioni di «libretti» e delle statue di Mao-Tse-Dun, testimonianze del risorgimento «culto della personalità». Due diverse esperienze socialiste, due «allimenti» insomma. Ma la realtà è più forte dei «trucchi».

La forza stessa di alcune immagini e di alcune parole sia degli studenti cinesi, sia (e perché no?) degli studenti cinesi, le parole del Rettore dell'Università praghese (così diverse, e nel tono e nella sostanza, da quelle di tanti nostri Rettori) avranno certamente fatto comprendere a tutti che, malgrado difficoltà, limiti, anche errori, la realtà socialista è non soltanto molto più complessa, ma anche molto più positiva e fertile di quanto pensino, o vogliano far pensare gli italiani, i dirigenti della nostra TV.

Nel dibattito sono intervenuti per gli studenti il presidente dell'UGI, Spini, il presidente dell'Intesa, Bassetti, il compagno Chiesa, Boato, Prosperi, Gatti; per i professori Alberoni, Andreatta, Giannantonio, Colla, Gatto, Ghiara, Sartori, Visalberghi, Lazzatto e Perazzoli. Crediamo che di fronte alla serietà di quei giovani, alla loro argomentata e documentata

denuncia delle intollerabili condizioni attuali delle Università del nostro paese e alla concretezza, anche, delle loro proposte alternative, la cortina di fumo sollevata dalla stampa cosiddetta «d'informazione» (a sentire la quale gli studenti in lotta sarebbero una esigua minoranza di fanatici irresponsabili) si sia dissolta come nebbia al sole. Il contrasto con alcune voci accademiche (in particolare con quelle dei professori Sartori, che è arrivato a «scoprire»,

con estrema scumera, un «marxista» nel cattolico Boato!, Andreatta e Colla), arroccate a difendere (per la verità con frasi assai generiche ed elusive) lo status quo, è apparso, in tale contesto, particolarmente evidente. Ma, va aggiunto, ed è questo un dato certamente positivo, che altre voci, e soprattutto quelle dei prof. Giannantonio, Ghiara e Visalberghi, riconoscono la legittimità del movimento studentesco e delle rivendicazioni fondamentali che

esso porta avanti sul terreno culturale (profondo rinnovamento dei metodi e dei contenuti dell'insegnamento, abolizione del sistema della cattedra ed attuazione di un lavoro interdisciplinare di équipes basato sulla collaborazione paritaria fra docenti e studenti) e sul piano sociale (diritto allo studio), hanno fornito la dimostrazione che un «dialogo» fra diverse componenti del mondo universitario è possibile.

Mario Ronchi

## Novità tecniche per i metri

# Il «segreto» di resina e gomma

Vetture più leggere e meno rumorose - La sicurezza del sistema frenante

Il tema delle linee metropolitane e foresti, ritorna con insistenza, in questi giorni (se ne è discusso, fra l'altro, al Museo della Scienza di Milano) legato a tutta una serie di iniziative e di realizzazioni di prim'ordine sul piano tecnico-amministrativo, sia all'estero che, seppure in minor misura, in Italia. Per quanto concerne l'estero, ci limitiamo a ricordare che Parigi sta realizzando con rapido ritmo le due nuove linee che attraverseranno tutta la città a grande profondità, che a Mosca ha in corso di costruzione nuove linee per una sessantina di chilometri, che Tokio entro tre o quattro anni completerà la sua rete portandola ad uno sviluppo di circa 250 km., che San Francisco sta calando attraverso la baia i grandi elementi in cemento armato, gettati in superficie, i quali costituiranno la galleria-tubo per il passaggio delle nuove linee.

In Italia, la situazione, è assai meno brillante, ma ha dato ultimamente alcuni segni di movimento. Gli scavi per la linea 2 di Milano sono abbastanza avanzati, ed è stato definito tecnicamente il nuovo tipo di vettura. I cui primi esemplari sono in ordinazione. Il progetto della rete di Torino è tecnicamente completo, e potrà passare in fase realizzativa qualora saranno risolte determinate questioni in campo amministrativo.

Sviluppi di un certo interesse si potranno avere nel prossimo futuro nella zona di Napoli, ove si parla, in termini che sembrano abbastanza concreti, di un programma di ammodernamento delle linee esistenti, in particolare la Cumana e la Circumresuviana, e di un loro più efficace coordinamento realizzabile con alcuni nuovi tronchi e nuove stazioni di trasbordo. La situazione a Roma appare meno chiara, in quanto i lavori della linea 2 dei quali periodicamente si riparla, sono avanzati negli ultimi anni di pochissimo.

A queste realizzazioni in corso (di cui quelle all'estero appaiono di grandissimo rilievo) corrisponde un impegno senza precedenti sul piano tecnico, che ha condotto alla determinazione di interessanti tendenze costruttive, specie per quanto concerne i veicoli, e cioè quell'elemento, di un servizio pubblico, che determina le condizioni di viaggio e che quindi maggiormente interessa i cittadini. Il primo elemento tecnico che si presenta con rinnovato interesse è rappresentato dalla cassa delle vetture. La tradizionale struttura di acciaio comune tende ad essere sostituita da una struttura in acciaio inossidabile, preferita in quanto non richiede verniciatura, e può essere usata per anni e anni senza richiedere praticamente alcuna manutenzione.

Con l'acciaio inossidabile, però, non è possibile ridurre sensibilmente il peso della vettura, questione di primaria importanza agli effetti della economia dell'esercizio. I tecnici britannici, per le mille nuove vetture della rete londinese, hanno adottato una soluzione intermedia: cassa formata da un telaio di base in acciaio, ed il restante in lega leggera. Il peso delle vetture, rispetto a quelle convenzionali in acciaio, è pari a circa il 10 per cento, con una capacità di trasporto, è scesa così da 33 a 28 tonnellate.

Con una soluzione integralmente in lega leggera, l'alleggerimento può essere molto

più sensibile, anche del 30-35 per cento rispetto alle vetture in acciaio: le nuove vetture tedesche in lega leggera integralmente saldata, pesano 24,5 tonnellate, quelle per la linea 2 di Milano, 26.

Alcune vetture sperimentali attualmente in fase di collaudi pesano ancora meno: l'onnellata per metro di lunghezza (le vetture di Montreal con le loro 27 tonnellate e una lunghezza di 17,2 metri pesano 1,57 tonnellate per metro; le nuove vetture milanesi per la linea 2, lunghe 17 metri e del peso di 26 tonnellate, pesano 1,53 tonnellate per metro). Le vetture tendono a farsi più corte, appunto per poterne ridurre il peso al metro, e per poterne aumentare la superficie «aperta», e cioè porte e finestri senza comprometterne la rigidità e la resistenza al tamponamento. Non è escluso che in questa corsa verso i bassi pesi si introducano elementi della cassa in resina o in materiale stratificato resina-lega leggera.

Molta attenzione pongono attualmente i tecnici all'aerazione della vettura e alla rumorosità. Sono previsti, nei moderni prototipi, dispositivi più o meno complessi con apposite prese d'aria, assai sviluppate. C'è chi parla addirittura di climatizzazione e condizionamento delle vetture, ma il costo supererebbe i 10 milioni per unità. Quanto alla rumorosità, è in fase di definizione di un sistema standard per la misurazione della rumorosità all'interno ed all'esterno delle vetture, onde poter comparare in modo preciso i ritorni effettuati nelle diverse reti.

I mezzi per ridurre, comunque, tale rumorosità sono noti: sospensioni con elementi smor-

zanti in gomma e gomma-aria compressa, materiali assorbenti sulla linea, sotto le rotaie, intonaci e vernici antirumore nelle gallerie e buona manutenzione a tutti gli organi meccanici.

Esperienze sistematiche potranno ridurre sostanzialmente i livelli di rumorosità utilizzando gli elementi noti in maniera sempre più efficace. Come è logico, anche le strutture dei carrelli, destinati a reggere casse via via più leggere, e concepiti per realizzare un miglior molleggio, minor rumorosità e un luogo a minori consumi, hanno subito negli ultimi anni un'interessante evoluzione. A parte una apprezzabile semplificazione costruttiva, si afferma decisamente l'uso di molle in acciaio e gomma e addirittura di sospensioni a camera in gomma ed aria compressa.

La potenza complessiva dei veicoli, in particolare quelli destinati alle linee suburbane e quindi a superare normalmente i 120 km/ora, tende a salire: vetture con una potenza installata vicina ai 700 cavalli sono oggi all'ordine del giorno; ciò richiede la progettazione e la costruzione di nuovi tipi di motore, ad alto regime di rotazione, di forma allungata e diametro contenuto, ed a una particolare strutturazione degli organi di trasmissione, dovendosi sopperire a due elementi intrinsecamente antitetici, e cioè potenza e leggerezza.

Anche gli elementi che contribuiscono a rendere il servizio di una sicurezza pressoché totale sono stati sviluppati: tutti i veicoli dispongono oggi di un sistema pneumatico di frenatura e di un doppio sistema elettrico che utilizza i motori e i pattini elettromagnetici che agiscono direttamente sulla rotaia. I sistemi per l'arresto del convoglio in caso di linea ingombra e per l'automatizzazione della velocità in base a un segnale imperituro, sono oggi di un'efficienza praticamente assoluta, ed anche il rarissimo caso di un motore che possa colpire il manovratore, porta all'arresto automatico del convoglio.

Da questo pur brevis note si vede come il veicolo per servizio metropolitano e foresto sia in piena fase di evoluzione e di sviluppo tecnico, e sia capace di fornire prestazioni via via sempre migliori a condizioni sempre più economiche, paleosidati oggi ancora più di ieri pronto ed adatto a risolvere nelle grandi città i sempre più gravi problemi del traffico urbano e vicinale. Il discorso, sul piano tecnico e tecnico-economico è sempre più chiaro e autorevole; starà alle autorità locali e regionali ascoltarlo con orecchio più o meno sensibile, ed arrivare a soluzioni in modo più o meno pronto, più o meno efficace, una questione che soffoca le città e costringe centinaia di migliaia di lavoratori ad un ritmo di vita affannoso ed inutilmente pesante.

Paolo Sassi

## Mostra a Budapest

# Bronzi italiani dal Rinascimento al Barocco

Organizzata in collaborazione con i musei di Berlino e Dresda



Andrea Riccio: «Il ratto d'Europa» (Budapest, Museo di Belle Arti)

BUDAPEST, febbraio. - I musei di belle arti di Budapest, Dresda, Praga e Varsavia, hanno deciso di organizzare una serie di esposizioni viaggianti dei capolavori della pittura veneziana compresi nel periodo che va dal 15. al 18. secolo. La prima mostra si aprirà a Varsavia il prossimo mese; poi il materiale verrà trasferito a Dresda, Praga e infine a Budapest. Contemporaneamente nella capitale polacca si aprirà una conferenza sulla pittura veneziana alla quale prenderanno parte numerosi esperti e storici dei paesi socialisti e alcuni rappresentanti dei musei veneziani. La manifestazione si concluderà a Budapest.

Le esposizioni prevedono un totale di 130 quadri che — come ha precisato la direttrice del museo di Budapest, Clara Garas, — riflettono il periodo maggiore di gloria della pittura veneziana e l'arte di maestri come Tiziano, Tintoretto, Veronese, Tiepolo, Bellini, Stracci, Ricci. Il catalogo delle opere verrà redatto a Dresda, in lingua tedesca, e ogni museo provvederà ad inviare la scheda informativa relativa ai lavori prestati.

Intanto, mentre fervono i preparativi per questa «esposizione viaggiante», un altro esperimento è stato realizzato con successo dai musei di Berlino, Dresda e Budapest. Si tratta di una interessante e unica mostra di piccoli bronzi italiani, del periodo rinascimentale e barocco, che è stata inaugurata nei giorni scorsi del museo delle Belle arti della capitale magiara.

«La nostra esposizione — ci dice la dottoressa Garas — presenta anche alcuni magnifici disegni conservati nella nostra sezione grafica. Si tratta di pezzi unici che forniscono una prima idea del pensiero dello scultore. Le statue poi, e in particolare quelle prestatate dai musei di Berlino e Dresda, si riallacciano proprio a questi disegni. Quindi il quadro che si presenta, sia al visitatore più sprovveduto che all'esperto, è di estremo interesse. Abbiamo, inoltre, pezzi di fama mondiale quali: «Il ratto d'Europa» del Riccio e «La lotta di Eracle con l'Idra di Lerna» di Algardi».

Il giro della mostra inizia proprio partendo da questi splendidi bronzi. Nella prima sala della esposizione si trova la statua equestre di Marco Aurelio di Filarete. L'opera proviene dal museo di Dresda ed è una copia del monumento originale. Poi l'Eracle del Pollaiuolo e il gruppo «Eracle e Tritone» che sono stati offerti dal museo di Berlino proprio per presentare ai visitatori alcuni lavori del grande coetaneo del Verrocchio, precursore di Leonardo e Michelangelo.

Carlo Benedetti

L'«America verde»: a Beltsville 3000 ricercatori impegnati in ricerche sull'agricoltura e sull'allevamento

# IL CALCOLATORE ELETTRONICO NEL POLLAIO

Gran parte dell'umanità ha fame - Peggioramento della condizione alimentare mondiale - La rivoluzione tecnologica è possibile anche nell'agricoltura ma qui, più che in altri settori dell'economia, si avvertono profonde contraddizioni fra possibilità produttive e realizzazioni

Si parla molto della rivoluzione tecnologica dell'industria, soprattutto nei paesi più progrediti: l'URSS e gli USA. Ma ogni anno nuovi allarmi vengono lanciati dalla FAO per il continuo peggioramento della condizione alimentare mondiale e per le sue prospettive. Sicché uno degli interrogativi più drammatici che l'umanità ha di fronte a questo, riguarda l'uomo a dare cibo sufficiente a se stesso, quando la popolazione mondiale si conterà in molti miliardi? Ed è possibile una rivoluzione tecnologica nell'agricoltura? Vi sono nel mondo centri di scienziati ove si tenta di dare risposte a questi interrogativi. Negli USA, a Beltsville, sorge quella che può essere definita la «Capo Kennedy» dell'agricoltura. Vi lavorano 2800 tra scienziati e ricercatori, su una estensione di 1190 edifici, 100 chilometri di strade. Agro nomi, architetti, ingegneri, batteriologi, chimici, genetisti, entomologi e veterinari sono impegnati in ricerche che sono le più diverse. In un enorme pollaio-laboratorio, dotato di cervello elettronico, si sta cercando di selezionare una specie di gallina dalle uova d'oro: una razza di ovaiole che dovrebbe fare un uovo in meno di 24 ore e quindi di due uova al giorno. In un altro laboratorio si lavora alla selezione di tacchini giganti, oppure di «microtacchini» di due chili e mezzo di peso, tali da poter essere cotti nei normali forni famigliari. L'agricoltura americana si è già concretamente avvantaggiata da numerose scoperte fatte da questo centro di ricerca.

Senza dubbio quanto è avvenuto nell'agricoltura americana sta a provare che l'umanità può vincere la guerra contro la fame. Di questa «America verde» — questo è appunto il titolo del libro stampato ora dalle Edizioni — Roberto Bencivenga, giornalista specializzato in questi problemi, ci ha fornito più che una immagine una esatta documentazione frutto di due lunghi viaggi. Le cifre e i fatti sono impressionanti. Il valore dell'agricoltura USA supera i 100 miliardi di lire l'anno. Nel 1920 un agricoltore americano forniva per 4 persone; questo rapporto si elevò nel 1936 ad uno a dieci; oggi un agricoltore americano produce alimenti per se stesso e per altre 33 persone. La popolazione agricola negli USA rappresenta soltanto il 3% circa della popolazione: 6,5 milioni di addetti all'agricoltura su 200 milioni di abitanti.

L'alta produttività si esprime anche con un elevato consumo di prodotti industriali. L'agricoltura USA, in un anno, consuma tanto acciaio quanto ne occorrerebbe per fabbricare 5 milioni di automobili; ogni anno utilizza 142.000 tonnellate di filo spinato, tanto da avvolgere la Terra per 12 volte all'equatore. I trattori e le automobili dei farmer «bevono» ogni anno qualcosa come 60 miliardi di litri di benzina. La rivoluzione tecnologica della agricoltura americana è stata e continuerà a essere una rivoluzione di enorme portata: con un'ora di lavoro oggi il farmer produce cinque volte di più di quello che produceva suo padre nel 1920.

Bencivenga, tuttavia, paragona e a ragione, l'agricoltura degli Stati Uniti ad un'automobile la cui potenza per metterebbe di correre 200 chilometri l'ora ma che in realtà non può permettersi di superare la metà di tale velocità. Escludendo le montagne e i deserti negli USA ci sono 700 milioni di ettari produttivi, ma di questa enorme quantità di terra soltanto 120 milioni — circa 4 volte la superficie italiana — sono effettivamente coltivati. La correlazione tra agricoltura e mercato è così assurda che se si spingesse l'aratore della produzione gli effetti sarebbero più disastrosi della siccità. La produttività è elevatissima ma non meno elevati sono i sostegni che lo Stato deve dare per puntellare questa «terra promessa».

Qui emerge, ci sembra, il cuore del problema. La rivoluzione tecnologica in agricoltura è possibile. La guerra contro la fame può essere vinta. L'esempio americano lo prova. Ma proprio questo stesso esempio dimostra che per realizzare ovunque — e soprattutto nei paesi che fanno parte della «geografia del fame» — la sua rivoluzione tecnologica l'agricoltura ha bisogno di nuovi assetti: sul piano dei singoli paesi, sulla base di profonde riforme agrarie; nel campo internazionale, con lo sviluppo dei traffici, con la fine delle politiche aggressive e colonialiste.

Diamante Limiti

Bologna: 150 pittori e scultori alla rassegna annuale promossa dalla Federazione artisti



Carlo Galanti: «Ritratto», 1967

# Arte attuale in Emilia e Romagna

Ottimo livello artistico di una mostra che è da migliorare nella formula - Oltre 300 opere, i premi assegnati a Colliva, Ferrari, Aurelio, Morandis, Roberti, Masacci, Zauli, Tirelli, e Garagnani Nicastro

Nelle sale di esposizione del Museo civico di Bologna è stata presentata la mostra «Arte contemporanea in Emilia e Romagna», organizzata dalla sezione provinciale del Sindacato artisti pittori e scultori con la collaborazione del Comune di Bologna. La rassegna, inaugurata dal sindaco Guido Fantini, accompagnato dall'assessore alle istituzioni culturali prof. Athos Bellettini, raccoglie circa trecento opere e non si limitava a presentare gli artisti della regione, ma proseguendo in una iniziativa che l'anno scorso aveva visto la partecipazione di artisti del Lazio, raccoglieva opere dei pittori veneti.

Occorre dare atto al Sindacato dei pittori bolognesi dell'impegno volto a superare una concezione meramente corporativa di queste mostre annuali: il segretario Tullio Vietri, nel testo di presentazione al catalogo, sembra proprio voler sottolineare che la funzione del sindacato come organismo produttore di fatti culturali non deve limitarsi a consentire agli iscritti di mostrare periodicamente i frutti del loro lavoro ma, piuttosto, a stimolarli verso un più alto livello d'impegno culturale fornendo materiale d'informazione. Stando così le cose, mi sembra che un altro passo avanti potrebbe essere fatto nel senso di rinnovare totalmente il disegno di questo tipo di mostre.

Non mancano tuttavia le presenze di artisti che hanno ormai conquistato un personale linguaggio e una precisa collocazione nel quadro della cultura artistica italiana, come i già ricordati Dino Boschi, Conetto Pozzati, Luciano De Vita, Dino Boschi, Carlo Galanti, Alfonso Franchi e «marxisti» come Roberto, al quale è stato assegnato uno dei premi del Comune, Garagnani Nicastro. La continuità con la linea culturale dei meno giovani si sceglie oggi in modo abbastanza organico nel gruppo che fa capo all'«all'arte di Duemila» e comprende i giovani ricorrendo ad altri allo stesso Giancarlo Franchi che ne è direttore. Ciò che li accomuna è una precisa scelta di moderno linguaggio e una meditazione fra le sollecitazioni «organistiche» o surreali e quelle oggettualistiche.

Non mancano tuttavia le presenze di artisti che hanno ormai conquistato un personale linguaggio e una precisa collocazione nel quadro della cultura artistica italiana, come i già ricordati Dino Boschi, Conetto Pozzati, Carlo Galanti, Alberto Sguigni, Vittorio Caricchi, Giuseppe Ferrari, per non dire che di alcuni. Da segnalare la nuova fase del lavoro di Achille Incerti, autore di due fantastiche e città d'oro, di Nevio Bedeschi, Luigi Bianchi e Alesie Invernizzi. All'altezza della loro fama le opere di Sergio Vacchi, Renzo Biasini, Luciano Bertacchini, Umberto Folli, Rommpou, Landini, Lenardi, Carlo Leoni, Masacci, Moreni, Moroni, Orlandi, Rezzani, Harin Rossi, Snetti, Vietri. Interessanti comunque le opere dei più giovani: Timoncini, Caporale, Castanelli, Ceregato, Corradini Cremaschi, De Laurentis, Di Bernardo, Persini, Deali scultori Franchi, Tirelli e Lama, di Goberti, Marini, Masacchi, Pagnanelli, Piracchini, Ravenna, Sallio, Santachiara, Sarda, Riccipati.

Franco Solmi