

Made in Italy
Il Friuli
che si impone

GIUSEPPE MUSLIN

UDINE. «Friuli che s'impono», questo, secondo Gianni Bravo, presidente della Camera di commercio di Udine, è il senso dell'iniziativa che vedrà a Udine centinaia di Vip d'origine friulana sparsi nei cinque continenti. Per mesi e mesi si sono «censiti» centinaia di friulani che nel corso di tutti questi anni (meglio, decenni) si sono affermati nei «luoghi» che contano, in Europa, nelle Americhe, in Asia, in Australia. E i risultati sono stati di tutto rilievo, con nomi e aziende che coprono davvero tutto il mondo.

A questi esponenti della vita economica e politica mondiale la «Patria del Friuli» intende dare un significativo riconoscimento e si parlerà con loro, si discuterà per capire i loro problemi e le loro difficoltà, ma anche per far toccare con mano i risultati che, in questi anni, ha raggiunto il Friuli. Un segno, in tal senso, sarà dato dall'investitura di «Ambasciatore del Made in Friuli».

Cos'è il «Made in Friuli»? Il marchio che da anni a questa parte, grazie alla camera di commercio di Udine, cerca di imporre sui mercati italiani e stranieri i prodotti friulani: dagli alimentari alle sode, dai vini ai servizi, portando il nome del Friuli in Italia e all'estero. In questo quadro si comprende anche il perché di questa iniziativa per rinnovare, in un clima di amichevole rimpatriata, i legami con le centinaia di migliaia di friulani sparsi nel mondo significa anche trovare canali alternativi ai prodotti friulani.

Certo il convegno di Udine è anche questo, ma non solo. Non sarebbe corretto impoverire l'iniziativa attribuendole solo questo significato, il fatto è che nel mondo si contano a centinaia i «fogliari» friulani, centri di vita civile e punti di riferimento del lavoro italiano. E quindi, anche in una manifestazione come questa, è giusto riflettere sul fatto che il lavoro friulano all'estero è risultato non solo di quanti si sono affermati ai livelli più alti ma soprattutto della fatica e della costanza dei lavoratori emigrati che, accanto a quelli delle altre regioni del nostro paese, hanno concorso a costruire opere di grande valore economico e sociale. Non parrà quindi estraneo ricordare che proprio in questi mesi a cura della camera di commercio di Udine è uscita una monografia sui lavoratori friulani in Russia, dalla quale si ricava come centinaia di friulani abbiano preso parte alla costruzione della Transiberiana e che altri hanno «abbellito» con la loro opera edifici pubblici di Mosca e Leningrado, tanto per fare alcuni esempi.

Che saranno i trecento che domenica 25 «rientreranno» nella «Patria del Friuli»? Molti e molti, e non si potrà citarli tutti. Diciamo che di questo «Chota», un po' speciale, fanno parte esponenti di tutto il mondo. Dall'Africa dovrebbe venire Virgilio Zaina, amministratore delegato dell'Olivetti per il continente e Gian Alberto Tomini, che lavora per la meccanizzazione dell'agricoltura del Rwanda Dall'Argentina, Carlo Conzani titolare di un'azienda per la conservazione delle carni con oltre duemila dipendenti; dagli Stati Uniti Giovanni Di Biaggio rettore dell'Università del Michigan. Dall'Europa, inoltre, si attendono Angelo Pittau (edilizia e collettività, Francia), Attilio Maeri (cardiologo, Inghilterra), Lorenzo Cattaneo (alberghi, Germania). Non manca, inoltre, l'adesione di un cardinale. Edoardo Pironi, «orlino di Percoto, già vescovo in Argentina e oggi presidente del Consiglio pontificio dei laici in Vaticano».

Oltre a investire questi «ambasciatori» del Made in Friuli, questo convegno - al quale hanno aderito la presidenza della Repubblica, la regione e l'ente «Friuli nel Mondo» - infine, sarà occasione di proposte di lavoro. Per il Friuli e per l'intero paese.

Gli obiettivi del ministero del Commercio estero esposti a Milano

Memorandum per l'export

Molti interrogativi al convegno organizzato dall'Associazione dell'Industria elettronica sugli attuali meccanismi di sostegno e di incentivazione dell'export. Un apposita indagine dell'Anie è servita a chiarire le principali richieste che riguardano i criteri operativi della Sace (assicurazione per l'export) e un maggiore coinvolgimento nei programmi di cooperazione internazionale.

MAURO CASTAGNO

MILANO. Novità alle porte nel campo del sostegno pubblico all'export? Sì, stando a quanto detto dal ministro del Commercio estero Renato Ruggiero a Milano, nel corso di un convegno organizzato dall'Anie (Associazione nazionale industrie elettroniche). Vediamo di che si tratta. Innanzitutto Ruggiero punta ad un salto di qualità, sia qualitativo che quantitativo, dell'attività promozionale il cui fiore all'occhiello è rappresentato da un piano di spesa triennale di 81 miliardi destinati alla realizzazione di piani settoriali elaborati con la diretta partecipazione di enti ed associazioni di categoria. Si tratta di una novità assoluta, già approvata in sede di Consiglio dei ministri, che si ag-

giunge al complesso delle spese per la promozione. Il ministro del Commercio estero ha poi ricordato altri recenti provvedimenti caratterizzati anch'essi da un forte senso di novità: dalla decisione di utilizzare 50 miliardi della legge 394 (quella relativa al finanziamento agevolato dei programmi di penetrazione commerciale) per favorire la partecipazione delle società italiane a gare internazionali; alle agevolazioni fiscali per le joint ventures costituite nei paesi in via di sviluppo; all'estensione anche ai crediti non assicurati dalla Sace l'agevolazione prevista dalla legge Osola per i crediti assicurati. Tutto questo vale per il presente.

Ciò implica mutamenti di rilievo dell'azione fin qui seguita. Per esempio: nel campo dei crediti commerciali le ga-

ranzie assicurative dovranno essere adeguate alle mutate situazioni di rischio sia in termini qualitativi che quantitativi. Insomma Ruggiero dice a chiare lettere che la politica assicurativa deve essere sganciata da criteri restrittivi propri del ministero del Tesoro che nel corso di questi anni ha determinato il rigido plafonamento di tutta una serie di paesi che si sono certo trovati in situazioni di difficoltà, ma che presentavano e presentano ampie prospettive di sviluppo sul medio-lungo termine. La Sace, inoltre, deve occuparsi adeguatamente anche di quelle operazioni (definite project financing) che si autopagano valutariamente e vengono gestite autonomamente al di fuori del normale servizio del debito estero del paese beneficiario.

Per il ministro del Commercio estero, infine, la Sace deve rilasciare promesse di garanzie vincolanti per l'ente; assicurare le operazioni in contante e intervenire anche in materia di investimenti. Anche il Mediocredito centrale è nel mirino di Ruggiero; l'istituto, proprio perché ha ridotto

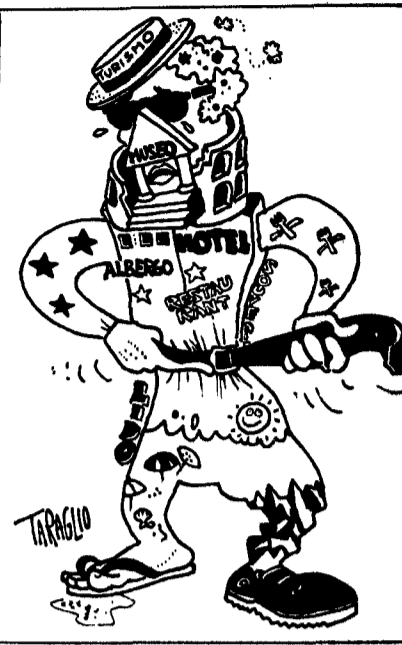
ai minimi termini l'agevolazione sui tassi deve espandersi verso altre direzioni e soprattutto verso il finanziamento nella fase di approntamento della fornitura e la fascia di operazioni con pagamenti tra 18 e 24 mesi.

Una parola chiara il ministro l'ha detta anche sul tema dei crediti di aiuto che non possono essere svincolati da quelli commerciali. Forse ci siamo dilungati un po' troppo sull'intervento del ministro Ruggiero. Il fatto è che quanto da lui affermato è importante perché costituisce la piattaforma di un intervento organico sui temi del commercio estero che trova molti punti di contatto con quanto sostenuto non solo dagli operatori del settore, ma anche dal gruppo estero del Pci presente a Milano con il suo responsabile il sen. Carlo Pollidoro.

Inoltre il ministro Ruggiero sa di che cosa parla grazie alla sua lunga e apprezzata esperienza professionale. Non è dunque infondata la speranza che la politica del commercio estero possa subire una svolta. Proprio per questo una perplessità sulle cose sostenute

da Ruggiero va espressa. Tanto più che in questo senso il sen. Pollidoro aveva, nel suo intervento, posto questioni precise alle quali non è stata data risposta. A quando - allora - la riforma organica dell'Ice (la cui discussione si trascina ormai da lungo tempo) e della Sace? (Il Pci sta per presentare a questo proposito i progetti di legge già proposti nella scorsa legislatura). E, soprattutto, quando verrà affrontato, e risolto, il problema di chi, in questo paese, deve pensare e concretizzare la strategia della politica economica estera? Oggi la presenza di troppi centri si traduce in una mancanza di fatto di tale strategia. Ruggiero a questo proposito sembra privilegiare il Cipes. Vista anche l'esperienza negativa del funzionamento di questo organismo sarebbe meglio pensare a qualcos'altro.

Al riguardo il sen. Pollidoro ha insistito sulla necessità di puntare ad un ministero dell'Economia capace di realizzare un reale collegamento tra commercio estero e politica industriale, abolendo così il ministero del Commercio estero.



Al settore solo 350 miliardi
Il turismo dà i soldi
ma la legge finanziaria
sembra non saperlo

MILIADE CAPRILI

ROMA. Siamo alle solite: anche in forte contrasto tra di loro - sono state formulate: dal Convegno della Confindustria di Taormina al recente documento della Concommercio. Una impresa, quella turistica, diffusa, di piccole e medie dimensioni: le strutture alberghiere da sole assommano a 39.995 unità. Da qui è necessario partire contrastando quanti pensano che ormai questa struttura di piccole e medie dimensioni sia marginale e che si debba dar corso a grandi iniziative con il centro grandi catene alberghiere. È ben lontana da noi una difesa a tutto quanto il mercato turistico ha prodotto in questi decenni. Il vero problema sta proprio qui e qui si concentrano le nostre proposte legislative, le concrete iniziative rispetto alla Finanziaria: gli strumenti legislativi, le risorse per incentivare e sostenere forme mature di turismo turistico favorendo, nel contempo, ammodernamenti e innovazioni tecnologiche.

Una impresa che si trova ad affrontare una delicata fase di passaggio - come ha scritto la Concommercio - dovendo da una parte affrontare una agguerrita concorrenza da parte di paesi europei ed extraeuropei e dall'altra la rottura dei vecchi schemi rappresentata da un passaggio di egemonia dall'offerta alla domanda. Una fase di passaggio - tanto per fare un esempio - difficilmente gestibile con un sistema finanziario che al massimo - come ha recentemente scritto il Censis - finanzia gli involucri. Nel sistema turistico l'autofinanziamento ed il credito ordinario coprono ancora il 70% degli investimenti mentre Bankitalia ha certificato che alberghi e pubblici esercizi pagano il costo del denaro più alto rispetto agli altri settori produttivi (il 15,75%).

Sono cifre irrisorie rispetto, appunto, ai bisogni soprattutto dell'impresa turistica. Ed è proprio questo tema, il tema della impresa turistica, che in questo grande parlare rischia di scomparire. Eppure molto

In tilt in Italia il comparto della movimentazione delle merci
Le conclusioni di un convegno organizzato a Padova dall'Associazione industriali

Ecco i trasporti modello giapponese

Per raggiungere elevati livelli di competitività, in termini di qualità e prezzo, sui mercati internazionali, le imprese stanno introducendo nuovi processi produttivi e nuovi sistemi organizzativi e gestionali: qualità totale, just in time, scorta zero. Ma questa strategia innovativa per aver successo deve contare su un sistema di infrastrutture efficienti. Sarà, in particolare, decisivo il ruolo dei trasporti.

MAURIZIO GUANDALINI

PADOVA. La movimentazione dei materiali dai luoghi di approvvigionamento e verso i mercati deve essere ormai considerata una componente essenziale del ciclo produttivo. Purtroppo in Italia le strutture ed i servizi di trasporto risultano inadeguati al livello di sviluppo raggiunto: materie prime, semilavorati, prodotti finiti da noi viaggiano a costi superiori a quelli dei paesi nostri diretti concorrenti. Di questa preoccupante situazione hanno discusso gli operatori del settore nel convegno «Trasporti: un servizio strategico per l'impresa», organizzato dall'Associazione industriali di Padova e dall'Associazione dei manager dell'approvvigionamento, nell'ambito del Tramaq, salone internazionale della logistica, della Fiera di Padova.

Come far fronte ad un sistema che stenta a risolverlo? Il rimedio c'è. Importare il modello giapponese. La proposta arriva da Giovanni B. Marini, responsabile del Coordinamento

trasporti della Montedison spa. «La lezione che viene dai giapponesi non si riferisce solo alla produzione, ma tocca tutta la gestione dell'azienda, a partire dall'approvvigionamento delle materie prime e dei componenti, fino alla consegna dei prodotti finiti ai clienti finali, toccando quindi tutta la logistica aziendale. Just in time è la parola d'ordine che arriva dal Giappone e vuol dire che ogni prodotto deve essere «prodoto» solo ed esattamente nel momento in cui serve e deve essere immediatamente trasportato al cliente senza che si perda tempo inutile nel trasferimento, o peggio, si accumulino una scorta». Ma perché tanta attenzione al nodo dei trasporti? E ancora. Come può l'Italia risalire la china adeguandosi così alle impellenti esigenze del mondo imprenditoriale?

Il nostro paese è percorso da 20mila chilometri di ferrovia, 293mila di strade, 6mila di autostrade, 144 porti, 102 aeroporti e 17 interporti. C'è un'auto ogni 3 abitanti, un autobus ogni 855, un treno viaggiatore ogni 30mila e un milione e duecentomila occupati nel settore. C'è un Piano generale dei trasporti, stilato dall'ex ministro Signorile, che prevede investimenti per 82mila miliardi. Ma ancora non si è mosso niente. La preoccupazione: cosa succederà nel 1992 quando entrerà in funzione il mercato unitario? «Ci si attende - continua Marini - che l'impresa di trasporto sia più strutturata, sia all'avanguardia con l'informatica, sia in grado di studiare soluzioni integrate dei problemi del cliente, sia al limite capace di educare i clienti estranei alle nuove tecniche distributive. L'impresa di trasporto deve essere sempre più industriale e meno simile all'attuale «padroncino», degnissima figura di lavoratore ma pur sempre diretto e immediato discendente del conducente del carro a cavalli di non lontana memoria». Insomma rendere più rapidi e meglio organizzati i trasporti vorrà dire ridurre notevolmente l'incidenza sui costi dei prodotti. «Lo sviluppo organizzativo delle imprese industriali - ha affermato M. Linda Piva Neviano, responsabile settore trasporti della Confindustria - tende a considerare unitariamente, in termini logistici, tutte le attività aziendali relative alla movimentazione dei materiali e dei prodotti,

dalla fonte di approvvigionamento ai punti di vendita. I forti livelli di competitività e gli elevati oneri finanziari portano le imprese a ridurre significativamente i livelli di scorte. La scelta delle imprese industriali di ridurre le scorte si esprime in tendenze dichiarate verso livelli di «scorta zero» ed in maggiore attenzione alla affidabilità e flessibilità dei trasporti per assicurare la disponibilità delle merci e dei prodotti nei tempi e luoghi richiesti».

E mentre questa strategia aziendale si è andata affinando, fino a progettare unità produttive completamente prive di magazzino, d'altro canto si è sviluppato il fenomeno concomitante della grappolazione industriale e della parcellizzazione della competenza del trasporto per lo più non qualificato. In quanto alle porte c'è la liberalizzazione del mercato comunitario che impone una nuova regolamentazione del mercato interno, fondata sul principio della libera concorrenza su un sistema di imprese caratterizzate dalla massima professionalità. A quanto pare qui nessuno è soddisfatto. Anzi, la preoccupazione maggiore è che rimanga una situazione di stallo. Ma il governo, ente istituzionale preposto alla programmazione, cosa sta facendo? Pur ammettendo delle difficoltà rimane prudentemente sul vago. «Il settore» esordisce Erco-

Incalza, capo della segreteria tecnica del ministero dei Trasporti, «è controllato e condizionato da una pluralità di soggetti decisori pubblici e privati. Entrano in gioco interessi spesso contrapposti, ambiti decisionali non ben definiti e spesso intrecciati, canali di finanziamento e di spesa non coordinati. Ai vari livelli nazionali, regionali e locali non corrispondono ancora competenze ben distinte. Il quadro decisionale del settore è quindi notevolmente frammentario. L'insieme dei trasporti non opera in logica di sistema e i risultati sono sotto gli occhi di tutti. A meno di non intervenire rapidamente e con decisione, la crescente impedenza dei trasporti rischia di divenire un blocco allo sviluppo complessivo del paese». Sembra proprio una situazione da colabrodo. E se a dirlo è uno degli accusati-bisogna credergli. Rimane comunque sempre l'insoluto problema del che fare. Allora cominciamo a dare una occhiata alle cifre. Il 71% delle merci viaggia per strada. Perché non pensare di usare ferrovia, aereo o via intermodali?

«I trasporti intermodali, sia di containers», spiega nel suo intervento Mauro Ferretti, consulente di Presidenza delle Fa e presidente Intercontainer di Roma - «e di casse mobili che di veicoli stradali, costituiscono il settore di mercato nel quale le ferrovie vedono le migliori prospettive sia

per inserirsi nella catena logistica, sia per promuovere quella ricostruzione dei flussi di traffico diffusi in treni completi. Gli altri grandi pilastri restano lo sviluppo dei treni completi «monoclienti» fra raccordi industriali, le nuove «offerte mirate», costruite a misura della clientela, ma inserite in una concezione di sviluppo dei treni completi multivalenti su relazioni a medio-lunga distanza, nazionali e internazionali. Un settore del trasporto-merci che tira è quello aereo nel 1986 sono stati commercializzati con l'estero circa 23 mila miliardi di lire (valore doganale complessivo) pari ad una domanda di trasporto, in/out, superiore alle 20mila tonnellate annue. Seppure con difficoltà (disordine nelle tariffe; inefficienza di prestazione delle infrastrutture aeroportuali) qualcosa si sta muovendo. A confermarlo è Ferdinando Rodriguez, capo servizio marketing merci dell'Alitalia.

«Da parte dell'industria aerea vi è uno specifico, rinnovato interesse per il prodotto aereo in presenza, per tutti i vettori, un contributo determinante per utili risultati aziendali in presenza sempre di maggiori difficoltà nella gestione del prodotto passeggero. L'impiego sempre più diffuso della rete intercontinentale di aerei cosiddetti «widebody» (a grande sezione) determina anche la produzione di una rilevante capacità merci residua».

L'autobus? Piccolo è meglio e costa meno

PATRIZIA ROMAGNOLI

TORINO. Grandi, corti, cortissimi, chiamati spingendosi un pulsante, azionati da classici motori diesel o da batterie silenziose e «pulite»: gli autobus scendono in gran parata nel primo salone dell'autobus, a Torino. Partecipano Case italiane, straniere, cercando, con le novità, di trovare le vie per uscire dalla crisi che, in Italia, ha portato alla chiusura di diverse piccole aziende e all'accorpamento di altre, a diverso titolo, nelle tre «grandi» gruppi Fiat, gruppo Breda e Menarini.

Il mercato italiano degli autobus si divide in due grandi segmenti, privato - bus gran turismo per escursioni vacanze - e pubblico, ossia trasporto urbano ed extraurbano gestito da Comuni e Municipalizzate. Nel primo segmento l'Italia da qualche anno sta perdendo colpi, visto che la Fiat fatica a rispondere alla concorrenza delle Case tedesche e svedesi, specializzate in mezzi estremamente confortevoli e dalla meccanica potente. Sul mercato del trasporto pubblico, invece, si muovono esclusivamente le

aziende nazionali, scelte dagli acquirenti, Comuni e Municipalizzate, sostenuti da finanziamenti pubblici.

Si calcola che ogni anno entrino in circolazione circa 2500 nuovi bus. L'acquisto per rinnovo parco è finanziato, in base alla legge 151 del 1981, per il 70% del valore del mezzo. In questa situazione «assillata», è evidente che le aziende di gestione richiedono prevalentemente autobus di dimensioni grandi o medio grandi: sul bilancio, infatti, la spesa d'acquisto pesa poco rispetto all'incidenza delle spese di personale. In questa ottica, la spesa per trasportare 120 persone è la stessa che si sostiene per trasportarne 30. Conseguenze evidenti: centri storici invasi da giganteschi bus, pieni di studenti alle otto del mattino e vuoti per ore e ore nella giornata.

Sul mercato del bus per trasporto pubblico operano in Italia sedici aziende associate all'Ania tra cui Fiat, Breda e Menarini si spartiscono circa il 90% del mercato. «Per sottrarci al monopolio delle grandi e mantenere la nostra

autonomia - dice l'ingegner Mauro Cavalletti, responsabile marketing della Carrozzeria Autodromo di Modena - abbiamo individuato alcune nicchie di mercato in cui è possibile fare un discorso innovativo sulle soluzioni tecnologiche e antinquinamento. Non che il mercato tradizionale dei bus non ci interessi - carozziamo su telai Fiat Iveco e Breda e vendiamo un centinaio di pezzi all'anno - ma puntiamo molto sulla risposta a problemi particolari, a cui solo un'azienda flessibile può rispondere».

La carrozzeria Autodromo si presenta al Salone torinese con uno slogan, «bus al plurale», proposte singolari ossia con la famiglia di Policino: tanti fratelli, che rispondono ognuno a un'esigenza diversa. Si va dal trasporto handicappati allo scuolabus di medie dimensioni, questi ultimi presentati con la denominazione «busola». Policino, presentato per la prima volta nell'aprile scorso, è uno dei primi modelli di minibus elegante e soprattutto flessibile, predisposto in diverse versioni. Ottimo per i centri storici, è già stato adottato in città difficili come

Quando, cosa, dove

- OGGI - Inizia Bias '87, mostra internazionale dell'automazione, strumentazione e microelettronica. Milano - Quartiere Fieristico - Padiglione Sud - dal 27 al 31 ottobre.
- Mezzogiorno: teleseminario, intitolato alla memoria di Giuseppe De Michelis, è il titolo della mostra-convegno organizzata dall'Ente autonomo Fiera di Messina con il patrocinio delle Regioni Calabria e Sicilia. Messina - dal 27 al 30 ottobre.
- DOMANI - Organizzato dalla Federazione associazioni imprese di distribuzione, seminario sul tema «Ciclo economico e profilo socioculturale del nuovo consumatore» Milano - Hotel Hilton.
- Convegno su «Società e tecnologia dell'informazione». Partecipano, tra gli altri, Paolo Annibaldi, Paolo Sylos Labini, Valdo Spini, Firenze - Palazzo Vecchio.
- Seminario organizzato dalla Luiss su «La gestione di un'azienda agricola». Roma - Luiss - 28 e 29 ottobre.
- Organizzato dalla Federazione delle Associazioni scientifiche e tecniche in collaborazione con l'Associazione nazionale italiana per l'automazione, convegno internazionale dal titolo «Controllo dei processi industriali». Milano - Fiera - Padiglione Sud - 28 e 29 ottobre.
- GIOVVEDÌ 29 - «Forum» produrrà per il mondo. Internazionalizzazione per l'impresa italiana verso un altro secolo è il titolo di un incontro organizzato dall'Istituto per il commercio estero. Milano - Sede Assolombarda.
- Su iniziativa del Mediocredito del Lazio convegno su «Fondi immobiliari chiusi: quali intermediari per la crescita delle piccole e medie imprese?». Roma - Sala del Cenacolo della Camera dei deputati.
- VENERDÌ 30 - Giornata di informazione sul tema «La direttiva Cee 85/374. La responsabilità per danno da prodotto difettoso. Che cosa può fare l'imprenditore a fronte della nuova normativa». Milano - F. Morandi 2.
- Promosso dalla Camera di commercio, seminario dedicato a «Gli accordi di cooperazione tra imprese per l'esecuzione dei contratti internazionali». Roma - Via de Burro 147. (A cura di Rossella Fughu)

Matecon
Finanziarie
per gli
imprenditori

ROMA. Ricerche sulle finanziarie promosse da associazioni imprenditoriali e sui progetti per svilupparne la raccolta di risparmio sono state raccolte in un volume della rivista Matecon. Lo scopo è di contribuire anche su questo fronte alla riforma dei mercati finanziari, in particolare dell'organizzazione delle borse valori. Come i lettori ben sapranno il progetto di riforma delle borse valori è apparso sul volume 5 della rivista. I lavori sulle finanziarie degli imprenditori saranno presentati al seminario che si svolgerà tra breve a Roma sul tema dei mercati finanziari regionali. Per maggiori informazioni telefonare al Cref (Centro ricerche economiche finanziarie), 06/868292.

Unipol
Incontri
di cultura
assicurativa

Il 4 novembre prossimo riprendono gli «Incontri di cultura assicurativa» promossi dall'Unipol con la collaborazione della rivista del Cref Matecon. Ne sono programmati tre: il 4 novembre alle ore 16.30 presso la Residenza di Ripetta si terrà una tavola rotonda sui «nuovi fondi pensione». Esperti dei centri di ricerca Cref, Crel, Ires e Sindnova discuteranno i contenuti di convenzioni e statuti che hanno dato vita ai fondi Ibm, Montedison e a quello promosso dal Fondo sociale Eni. Gli altri due incontri avranno luogo il 4 dicembre e 4 gennaio. Verranno presentate ricerche sui fondi del centro studi Monitor (ancora sul risparmio previdenziale) e del Cref.