



CAMERA DI COMMERCIO ITALIANO PER L'UNGHERIA  
MAGYARORSZÁGI OLASZ KERESKEDELMI KAMARA

www.cciu.com

Rivista della Camera di Commercio Italiana per l'Ungheria  
A Magyarországi Olasz Kereskedelmi Kamara kiadványa

# il Ponte

Anno 22 | 2013 | 2



 2° GREGARIO SINISTRO Capo PI Alberto Bortolotto	 1° GREGARIO SINISTRO Capo PI Costantino Fugini	 CAPOFORMAZIONE Capo PI Andrea Capelli	 1° GREGARIO DESTRO Capo PI Filippo Bergami	 2° GREGARIO DESTRO Capo PI Sergio Cioffi
 1° GREGARIO SINISTRO Capo PI Roberto Longhi	 SOLISTA Capo PI Fabio Capalbio	 1° FANALINO Capo PI Mirco Zappalà	 FANALINO Capo PI Sebastiano	 1° GREGARIO DESTRO Capo PI Stefano Cioffi
 CAPO SERVIZIO EFFICIENZA Capo PI Andrea Bortolotto	 CAPO SEZIONE APPROVVIGIONAMENTO Capo PI Roberto Longhi	 CAPO SEZIONE TECNICA Capo PI Roberto Longhi	 PUBBLICHE RELAZIONI & SPESARE Capo PI Roberto Longhi	 ADDETTO PUBBLICHE RELAZIONI Capo PI Roberto Longhi
			 CAPO UFFICIO COMANDO Capo PI Roberto Longhi	

# motorok i motori

# Indice

## Tartalom

- 5** Insieme con umiltà e coraggio
- 6** Együtt alázattal és bátorsággal
  
- 7** Nuovi soci / Új tagjaink
  
- 8** L'Italia protagonista
- 10** Olaszország a főszereplő
  
- 12** I club dei motori, un altro modo di amare l'Italia
- 14** A motorok klubja, avagy Itália szeretete másképp
  
- 16** Ferrari
- 18** Ferrari
  
- 20** Budapest motore della ricerca nucleare: inaugurato il nuovo centro CERN
- 22** Budapest, a nukleáris kutatások motorja: felavatták az új CERN központot
  
- 24** Motore... azione!
- 26** Felvétel indul!
  
- 28** Motori elettrici: dall'Ungheria l'auto del futuro e il motorino portatile
- 30** Villanymotorok: Magyarország – a jövő autója és a hordozható kismotor
  
- 32** Cultura, Made in Italy un motore sempre scoppiettante
- 35** Kultúra, Made in Italy – a mindig robogó motor



CAMERA DI COMMERCIO ITALIANO PER L'UNGHERIA  
MAGYARORSZÁGI OLASZ KERESKEDELMI KAMARA



**Fabrizio Centrone**

Presidente / elnök  
CIB BANK Zrt.



**Graziano Menossi**

Vicepresidente / Elnökhelyettes  
IL TIGLIO HUNGÁRIA KFT.



**Giuseppe Monsone**

Vicepresidente, Tesoriere  
Alelnök, Kincstárnok  
FINMECCANICA GROUP



**Enrico Cella**

Consigliere / Igazgatótanácsi tag  
EDISON TRADING SPA



**Ferruccio Duscì**

Consigliere / Igazgatótanácsi tag  
FLAME SPRAY HUNGARY KFT.



**Francesco Fanciulli**

Consigliere / Igazgatótanácsi tag  
PRYSMIAN MKM KFT.



**Tiziano Giraud**

Consigliere / Igazgatótanácsi tag  
FERRERO KFT.

## Il ponte

Anno 21 | 2013 | 1

**Presidente Commissione  
Comunicazione CCIU**

Graziano Menossi

**Caporedattore | Főszerkesztő**

István Cobino

**Redattori | Munkatársak**

Claudia Leporatti

Federico Paoletti

**Traduzioni | Fordítás**

Margit Lukácsi

**Layout grafico**

Péter Fábry

**Foto**

Berta Sándor

**Impaginazione e stampa |**

**Tördelés és nyomtatás**

Mobil Kiadó Kft., Budapest

**Rivista della Camera di Commercio  
Italiana per l'Ungheria  
a Magyarországi Olasz Kereskedelmi  
Kamara kiadványa**

1056 Budapest, Váci utca 81.

Tel. +36 1 485 0200

Fax +36 1 486 1286

Email: info@cciu.com

Internet: www.cciu.com

ilponte@cciu.com

**Editore responsabile | Felelős kiadó**

Camera di Commercio Italiana per l'Ungheria  
Magyarországi Olasz Kereskedelmi Kamara

HU ISSN 1786-1152

# Insieme con umiltà e coraggio

Tramontato il tempo dei conflitti e delle vicissitudini (e questo non è soltanto un auspicio condiviso ma una dichiarazione d'intenti), si apre quello della collaborazione e dell'operatività. Del recente passato, poco felice e noto a tutti, non mette conto parlare; il presente riteniamo invece che meriti qualche parola, nonostante la consapevolezza che sarà il futuro, non tanto l'immediato quanto quello di più lungo respiro, a determinarne la valutazione. L'Assemblea generale dello scorso 11 Giugno, allo scopo di privilegiare la semplificazione e l'incremento dell'operatività con la riduzione del Consiglio Direttivo da 15 a 11 membri, si è conclusa con l'elezione di un gruppo di lavoro che ha assunto il mandato triennale nell'intento di rafforzare ulteriormente la credibilità non solo dei membri della CCIU, ma dell'intera comunità di cittadini italiani a vario titolo residenti o anche solo temporaneamente ospiti in territorio ungherese. Le successive dimissioni di quattro tra gli eletti hanno determinato la definitiva composizione del Consiglio Direttivo nella forma che segue, con la conseguente riduzione a due del numero dei Vicepresidenti:

Fabrizio Centrone – Presidente  
CIB BANK Zrt.  
Graziano Menossi – Vicepresidente  
IL TIGLIO HUNGÁRIA KFT.  
Giuseppe Monsone – Vicepresidente, Tesoriere  
FINMECCANICA GROUP  
Enrico Cella – Consigliere  
EDISON TRADING SPA  
Ferruccio Dusci – Consigliere  
FLAME SPRAY HUNGARY KFT.  
Francesco Fanciulli – Consigliere  
PRYSMIAN MKM KFT.  
Tiziano Giraud – Consigliere  
FERRERO KFT.

Con il varo della nuova formazione in data 6 Agosto u. s. la scelta chiara ed univoca della rotta da seguire, già in passato indicata e fortemente condivisa dall'Ambasciatore d'Italia S. E. Maria Assunta Accili, si può sintetizzare in 4 punti:

- incrementare la fornitura di servizi ai soci attraverso un approccio maggiormente propositivo e coinvolgente;
- allacciare rapporti più stretti con le altre Camere di Commercio estere operanti in Ungheria, adottando strategie operative che consentano il confronto su un piano di parità;
- avviare una fattiva collaborazione con l'Istituto per il Commercio Estero e l'Istituto Italiano di Cultura;
- aprire nuovi spazi di aggregazione attraverso il maggiore coinvolgimento della comunità cattolica che si stringe attorno al magistero dei Padri Cappuccini.

A tenere la rotta un gruppo di persone consapevoli che, assumendo le rispettive cariche, non si sono fregiate di un onore ma si sono impegnate ad un servizio oneroso in vista di un bene comunitario e non individuale.

E se l'Ungheria è terra del Danubio, che l'attraversa e la unisce, questo equipaggio che prende il largo ha due strumenti di navigazione: le tecnologie più attuali, certo, ma anche la Stella Polare dei naviganti di ogni tempo e paese, cioè la consapevolezza che il bene comune si costruisce insieme, con umiltà e coraggio. E ci si perdoni l'ovvietà.



# Együtt alázattal és bátorsággal

Miután leáldozott a konfliktusok és a viszontagságok ideje (és ez nem csak közös jóslat, hanem szándéknyilatkozat), elkezdődik az együttműködés és a tetterekészség. A mindenki előtt ismeretes, nem túl szerencsés közelmúltról nincs értelme beszélni; ellenben úgy gondoljuk, hogy a jelen megérdemel néhány szót, még akkor is, ha tisztában vagyunk vele, nem is annyira a közeljövő, hanem a majdnyi távlatok fognak fölötte értékítéletet mondani. Az idén június 11-i Tisztújító Közgyűlés, mely az Igazgatótanács taglétszámának 15-ről 11-re történő csökkentése révén az egyszerűsítésre és a hatékonyabb működésre helyezte a hangsúlyt, azzal az eredménnyel zárult, hogy megválasztott egy három éves megbízással rendelkező munkacsoportot, azzal a szándékkal, hogy tovább erősítse hitelességét nem csupán a MOLK tagjainak körében, hanem a Magyarországon különböző jogcímen, akár csak ideiglenes jelleggel is itt-tartózkodó olasz állampolgárok közösségében.

Mivel a megválasztott tagok közül négyen lemondtak, az Igazgatótanács összetétele a következőképpen alakult, és következőképpen az Alelnökök száma is csökkent:

Fabrizio Centrone – Elnök  
CIB BANK Zrt.

Graziano Menossi – Alelnök  
IL TIGLIO HUNGÁRIA KFT.

Giuseppe Monsone – Alelnök, Kincstárnok  
FINMECCANICA GROUP

Enrico Cella – Igazgatótanácsi tag  
EDISON TRADING SPA

Ferruccio Dusci – Igazgatótanácsi tag  
FLAME SPRAY HUNGARY KFT.

Francesco Fanciulli – Igazgatótanácsi tag  
PRYSMIAN MKM KFT.

Tiziano Giraudo – Igazgatótanácsi tag  
FERRERO KFT.

Az új felállás augusztus 6-i jóváhagyása után az egyöntetűen elfogadott és megválasztott, követendő irányvonal – melyet már a múltban kijelölt és határozottan osztott Őex. Maria Assunta Accili Nagykövet Asszony – 4 pontban foglалható össze:

- növelni a tagoknak nyújtott szolgáltatásokat egy többszörös javaslatteletlen és érdekeltségen alapuló hozzáállás révén;
- szorosabbra fonnai a kapcsolatokat a Magyarországon működő más külföldi kereskedelmi kamarákkal, olyan működési stratégiák átvételével, melyek elősegítik a paritásos alapú összevetéseket;
- tevőleges együttműködést elindítani a Külkereskedelmi Intézettel és az Olasz Kultúrintézettel;
- a Kapucinus Atyák missziója köré szerveződött katolikus közösség hatékonyabb bevonásával új teret nyitni a csatlakozás számára.

Az irányt olyan elhivatott személyekből álló csoport tartja, akik megbízatásuk vállalásával nem saját presztizsüket ékesítették, hanem becsületbeli szolgálatra vállalkoztak, nem egyéni boldogulásuk, hanem a közösség javára. Magyarország a Duna országa, amely átszeli területét és egyesíti azt, ennek a most induló legénységnek két navigációs eszköz van a kezében: a legújabb technológiák mellett minden idők, minden nemzet hajósainak Sarkcsillaga, vagyis az a meggyőződés, hogy a közjót együtt, alázattal és bátorsággal lehet felépíteni. Nézzék el nekem, ha túl egyértelmű dolgot mondtam.



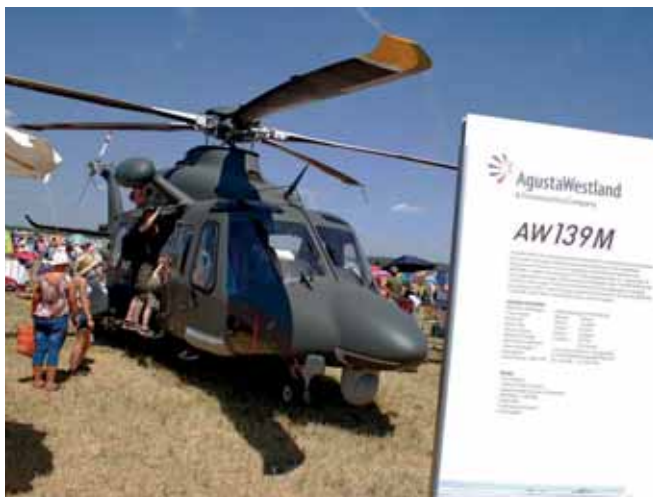


## Nuovi soci / Új tagjaink

BOBDENT Fogászati Bt.  
Catenificio RIGAMONTI S.R.L  
Apáczai Ház Kft.  
TMSZ Kereskedelmi és Szállítmányozási Kft.  
Tower-International Kft.  
Csónakázótó Vendéglátóipari Kft (Városliget Cafe & Bar)

# L'Italia protagonista

*Lo scorso mese di agosto, a Kecskemét, presso la principale base aerea dell'Aeronautica Militare Ungherese si è svolto il tanto atteso International Air Show e Mostra delle Tecnologie Militari Aeronautiche. L'Italia è stata tra i principali protagonisti. Le nostre FRECCE TRICOLORI l'esibizione più applaudita.*



Sabato 3 e domenica 4 agosto 2013 i cieli dell'Ungheria sono stati il palcoscenico delle forze armate aeree di 22 nazioni. 142 aeromobili giunti presso la base militare di Kecskemét, su invito del Ministero della Difesa ungherese, in occasione dell'International Air Show e Mostra delle Tecnologie Militari Aeronautiche che quest'anno commemorava anche il settantacinquesimo anno di fondazione della Reale Aeronautica Militare Ungherese.

L'Italia è stata tra i principali protagonisti di questa due giorni che ha registrato la partecipazione record di oltre 100.000 paganti e più di 10.000 ospiti giunti da tutto il mondo.

Ad inaugurare l'importante manifestazione, insieme al Ministro della Difesa ungherese, Hende Csaba, il nostro Sottosegretario alla Difesa, Senatrice Roberta Pinotti, accompagnata dall'Ambasciatore d'Italia, Maria Assunta Accili.

Durante i due giorni il nostro Paese ha presentato, in uno stretto binomio istituzioni ed eccellenze



industriali, le qualità e le tecnologie italiane che ci vedono oggi tra i Paesi con le piattaforme aeronautiche per la difesa tra le migliori al mondo.

Insieme al Sottosegretario Pinotti e all'Ambasciatore Accili, hanno partecipato il Segretario Generale della Difesa, Generale di Squadra Aerea Claudio Debertolis, accompagnato da alti dirigenti del Ministero della Difesa italiano, il Vice Presidente di Finmeccanica, Alessandro Torrisi, accompagnato dal Responsabile di Finmeccanica per l'Ungheria, Giuseppe Monsone e dall'Amministratore Delegato di Agusta Westland, società di Finmeccanica, Daniele Romiti.

I piloti dell'Aeronautica Militare Italiana sono giunti allo show con undici aerei MB-339 della PAN (Pattuglia Acrobatica Nazionale) "FRECCE TRICOLORI" e un quadrimotore da trasporto C-130J-30 dalla base aerea "Giannino Ancillotto" di Rivolta, un bimotore da trasporto tattico C-27J "Spartan" del Reparto Sperimentale Volo di Pratica di Mare, un elicottero Agusta Westland AW139 "Nemo" in forza presso la Guardia Costiera Italiana e un elicottero militare Agusta Westland AW139M appena uscito dalla nota fabbrica di Finmeccanica.

Fondamentale e strategica la presenza dell'industria italiana, con il colosso della difesa Finmeccanica



che, ancora una volta, ha dato prova dell'eccellenza delle sue soluzioni. Difatti, tutti i velivoli italiani presenti a Kecskemét, dalle Frecce Tricolori agli elicotteri, sono progettati e costruiti dal gruppo industriale italiano che, per questa importante edizione dell'Air Show di Kecskemét, era presente non solo con i suoi velivoli ma anche con un proprio stand che ha riscosso un successo al di sopra di ogni aspettativa.

Occhi puntati al cielo quando si sono esibiti i nostri piloti che hanno simulato una operazione di salvataggio con l'elicottero multiruolo AW139 e ancora, quando con il velivolo C27J hanno simulato un combattimento in aria con successivo atterraggio per recupero truppe e decollo "notturno" senza vista. Significativo e toccante, momento tanto atteso e più applaudito dei due giorni è stato, ovviamente, quello della performance delle FRECCE TRICOLORI, che sulle note di Nessun Dorma e con la voce di Pavarotti, hanno disegnato nel cielo un cuore gigante, dedicato all'Ungheria, inondandolo nel nostro tricolore. Una dimostrazione in più dell'efficienza e della bravura di un sistema che, apprezzato anche all'estero, non può che inorgogliarci.

# Olaszország a főszereplő

*Augusztusban a Magyar Légierő kecskeméti Repülőbázisán rendezték meg a nagy várakozással övezett Repülőnapot és Haditechnikai Bemutatót. Olaszország a legfontosabb résztvevők egyike volt. A mi FRECCE TRICOLORI alakulatunk bemutatójának tapsoltak a legtöbben.*



2013 augusztus 3-án, szombaton és 4-én, vasárnap a Magyarország fölötti égbolt 22 nemzet légbemutatójának volt a színtere. 142 repülőgép érkezett a kecskeméti katonai bázisra a magyar Honvédelmi Minisztérium meghívására a Nemzetközi Repülőnap és Haditechnikai Bemutató alkalmával, amely az idén az Önálló Magyar Légierő megalapításának hetvenötödik évfordulójáról is megemlékezett.

A jelentős rendezvényt a magyar honvédelmi miniszter, Hende Csaba mellett a mi honvédelmi államtitkárunk, Roberta Pinotti szenátorasszony és Maria Assunta Accilli nagykövet asszony nyitotta meg.

A két nap során hazánk kiváló ipari vállalatok és intézmények szoros együttműködésével bemutatta azt az olasz minőségi technológiát, amelynek köszönhetően a világ legjobb védelmi légierői között tartanak számon bennünket.

Pinotti államtitkár asszonnyal és Accilli nagykövet asszonnyal együtt részt vett az eseményen Claudio Debertolis légierőtábornok, honvédelmi minisztériumi főtitkár az olasz Honvédelmi Minisztérium magas rangú vezetőinek kíséretében, valamint a Finmeccanica elnökhelyettese, Alessandro Torrisi,

a Finmeccanica magyarországi megbízottjával, Giuseppe Monsonéval együtt és a Finmeccanica vállalatának, az Augusta Westland ügyvezető igazgatójának, Daniele Romitinak a társaságában.

Az Olasz Légierő pilótái a PAN (Pattuglia Acrobatica Nazionale, Nemzeti Akrobata Különítmény), a FRECCE TRICOLORI tizenegy MB-339-esével és egy négymotoros C-130J-30 szállítórepülőgéppel érkeztek a rivoltai „Giannino Ancilotto” légbázisról, valamint a Pratica Mare-i Kísérleti Repülőegység kétmotoros C-27 J „Spartan” taktikai légiszállító gépével, az Olasz Parti Őrség Augusta Westland AW 139-es „Nemo” helikopterével és egy Augusta Westland AW 139 M-es harci helikopterrel, amely éppen most hagyta el a Finmeccanica neves gyárát.

Alapvető stratégiai horderejű az olasz ipar jelenléte a Finmeccanica, a honvédelem óriásgyára által, amely most ismét tanúbizonyságát adta fejlesztései kiválóságának. Ugyanis a Kecskeméten felvonultatott valamennyi gép – a Frecce Tricolori repülőgépeitől a helikopterekig – az olasz gyár saját tervezése és konstrukciója, amely ezen a fontos kecskeméti Repülőnapon nem csak repülőgépei által volt jelen,



hanem egy standjával is, amely minden várakozáson felüli sikert aratott.

Minden tekintet az égboltra szegeződött, amikor a mi pilótáink szerepeltek, akik a sokfunkciós AW 139-es helikopterrel egy mentési hadműveletet szimuláltak, és akkor is, amikor a C 27J-s repülőgéppel egy légi ütközetet és az azt követő csapatmentő leszállást mutattak be, valamint egy „éjszakai” vak felszállást szimuláltak. Nyilvánvalóan a két nap legjelentőségtebb és legmegindítóbb, nagyon várt és a legnagyobb tapost kapott pillanata volt a FRECCE TRICOLORI bemutatója a Pavarotti által előadott „Nessun dorma” dallamára, amikor is a gépek egy óriás szívet rajzoltak az égre Magyarország tiszteletére, melyet trikolorunk színeivel árasztottak el. Újabb bizonyítéka ez egy olyan egység bravúros működésének, amelyet külföldön is nagyra értékelnek és amely minket is csak büszkeséggel tölthet el.



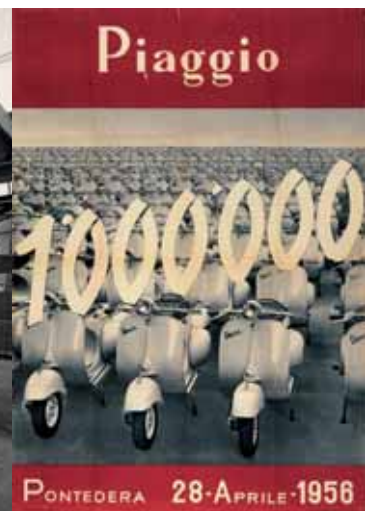
# I club dei motori, un altro modo di amare l'Italia



Le passioni possono creare legami molto forti. A volte bastano una maglietta o una spilla: gli sguardi si incrociano e i fan si riconoscono. In altri casi è bello fare amicizia, svolgere delle attività insieme, riunirsi e far crescere in gruppo il proprio "pallino". Succede anche con i marchi più amati sulla scena dei motori, capaci di avvicinare persone di nazionalità diverse che forse non si sarebbero mai incontrate

altrimenti. In una capitale europea come Budapest, partendo dal classico club delle Trabant e arrivando fino ai ritrovi legati alle motociclette, si passa per diversi nomi di modelli italiani, che godono anche qui di straordinaria popolarità per ragioni in parte diverse da quelle che li rendono celebri in Italia.

Se nello stivale, infatti, l'automobile è il mezzo di locomozione principale per andare a lavoro, portare i figli a scuola, uscire la sera e viaggiare in generale, in Ungheria sono molto più utilizzati i mezzi pubblici. Questo tuttavia non è sintomo di uno scarso amore per i veicoli a due o quattro ruote, come testimoniano i numerosi e attivissimi club i cui iscritti spesso non possiedono un veicolo, ma non per questo sono fan meno assidui. Fondato nel 1997 da 164 amatori, l'Alfa Romeo Club ha una rivista, *Alfissimo*, e ogni anno inventa nuove iniziative oltre alle classiche gare e al Selenia Rally. "Il nostro obiettivo è quello di coinvolgere chi ama le Alfa Romeo e di dare, anche a chi non può comprarne una, la possibilità di coltivare la sua passione e di guidarle in occasioni speciali" spiega il presidente Takács Ákos, che sta per pubblicare un libro sulla storia della casa automobilistica nata a Milano nel 1910 come A.L.F.A. (acronimo di Anonima Lombarda Fabbrica Automobili) e contraddistinta dal "biscione", simbolo dei Visconti milanesi, e dalla croce rossa su campo bianco, emblema del capoluogo lombardo. "Ci interessa far conoscere agli alfisti la storia della casa automobilistica ma anche il suo futuro, di cui il nostro socio è in qualche modo parte attiva". Tanti incontri in Ungheria e, per chi può, viaggi a tema in Italia, dove tappe imperdibili sono state, per molto tempo,





il museo e la fabbrica di Arese. Il primo, chiuso nel 2011 a causa del vincolo sulla collezione posto alla Fiat dal Ministero dei Beni Culturali, potrebbe essere riaperto in vista dell'Expo 2015 di Milano; l'impianto di Arese, invece, fermo dal 2000 e di recente tornato nelle mani dello Stato, sta per essere oggetto di una riqualificazione che porterà al suo smantellamento definitivo e alla trasformazione del sito (due milioni di metri quadri) in un'area residenziale con centro commerciale del gruppo Finiper (insegne Iper e Unes). Le auto, sulle ceneri dell'impianto di Arese, torneranno comunque: prevista infatti la creazione di circa quattromila parcheggi per l'esposizione universale. Tra nostalgica e attuale è la mania che, anche in terra magiara, è provocata dalla Vespa: dal 2004 è attivo il Vespa Klub, un'associazione importante in un Paese dove, racconta il presidente Ungvari Marton, prima del cambio di regime, non c'erano Vespa e nemmeno la cultura dello scooter. Circa 85 membri, raduni stagionali tra cui la Vespa Parade a Zamardi, sul Balaton, e lunghe, lunghissime trasferte sono solo alcune delle iniziative di questo club creato da giovani e che conta anche membri di sesso femminile. "La cosa più bella è attraversare le grandi città in Vespa. In questi viaggi ci aiutiamo a vicenda, nascono splendide amicizie e si scoprono i luoghi in modo diverso" racconta Ungvari, che ricorda con un sorriso la sua trasferta più lunga, in Portogallo, dodici giorni in sella. Dal 2012 il club organizza SAMA Túrát, uno speciale rally basato sulla capacità di orientamento. I partecipanti ricevono una cartina muta su cui sono segnate le tappe che dovranno toccare lungo un giro di 90 km che li riporterà al punto di partenza, la Faluház (casa di cultura) di

Budakalász, vicino a Budapest, dove la giornata si concluderà con un grande pranzo insieme alle famiglie. La storia della Vespa si lega a quella d'Italia: è il secondo dopoguerra e la Piaggio di Pontedera deve trovare un modo di convertire la produzione bellica, mentre, allo stesso tempo, diventa pressante per gli italiani la questione di come raggiungere il posto di lavoro, essendo ancora fuori uso i mezzi pubblici e troppo costose le auto. Una delle prime idee è quella di sfruttare le tecnologie per la lavorazione delle lamiere per produrre pentole, ma Enrico Piaggio non vuole sminuire le competenze di un'azienda di alta ingegneria e così la preferenza cade sull'idea di uno scooter economico e facile da guidare per tutti. Il design originale, con le due "guance" laterali, leggero e dalla linea sottile, non lascia dubbi: ricorda l'insetto e ne prenderà il nome. Il successo non è immediato, ma longevo, fino a che non cominciano a nascere anche all'estero club di appassionati. Nel 1953, sette anni dopo quello sulle strade, per la Vespa è il momento del debutto sul grande schermo nel film "Vacanze romane" con Audrey Hepburn e Gregory Peck: una pubblicità fenomenale per la piccola Piaggio, che diventa simbolo della "dolce vita" italiana. Un mito che non ha intenzione di tramontare e che, anzi, piace sempre di più, soprattutto se semplifica la vita: "In Vespa - conclude Ungvari - mi bastano quaranta minuti per attraversare Budapest. Mi sposto con piacere e ho più tempo per la mia famiglia".

*Claudia Leporatti*

# A motorok klubja, avagy Itália szeretete másképp

A szenvedély nagyon erős kötelék alapja lehet. Olykor elég egy póló vagy egy kitzűző: a tekintetek találkoznak, és a rajongók egymásra ismernek. Más esetekben jó dolog barátkozni, valamilyen közös tevékenységet folytatni, összejönni és együtt hódolni a hobbynak. Így van ez a legkedveltebb motormárkák esetében is, amelyek képesek különböző nemzetiségű embereket közelebb hozni egymáshoz, akik különben sosem találkoznának. Egy olyan európai fővárosban, mint Budapest, ahol a klasszikus Tra-



bant-klubból kezdve a motorkerékpárokhoz kötődő egyesületekig különféle olasz modellek nevével lehet találkozni, melyek itt is rendkívüli népszerűségnek örvendenek, ám ez részben más okokra vezethető vissza, mint amelyeknek olaszországi hírnevét köszönhetik.

Míg ugyanis „Csizmaországban” az autó a munkába-járás, a gyerekek iskolába szállításának, az esti kiruccanásnak és általában az utazásnak a legfőbb eszköze, Magyarországon sokkal többen használják a tömegközlekedési eszközöket. Ám mindez nem azt jelenti, hogy a magyarok kevésbé kedvelnék a két- vagy négykerekű járműveket, miképpen azt számos és igen aktív klub bizonyítja, melyeknek tagjai sokszor nem is rendelkeznek saját járművel, de ettől még ugyanolyan lelkes rajongóknak számítanak. Az 1997-ben 164 rajongó által alapított Alfa Romeo Clubnak van egy újságja, az Alfissimo, és a klasszikus versenyeken valamint a Selenia Rallyn kívül minden évben új kezdeményezésekkel állnak elő. „Célunk, hogy elérjük mindazokat, akik szeretik az Alfa Romeót, és azoknak is megadjuk a lehetőséget, hogy szenvedélyüknek hódoljanak és különleges alkalmakkor egy-egy Alfát vezethessenek, akik nem engedhetik meg maguknak, hogy ilyen autót vásároljanak” – mondja Takács Ákos klubvezető, aki most készül megjelentetni könyvét az 1910-ben A.L.F.A (Anonima Lombarda Fabbrica

Automobili) néven, Milánóban létrejött autógyárról, melynek emblémája a „kígyó”, a milánói Visconti hercegek szimbóluma, és a fehér mezőben ábrázolt piros kereszt, a lombardiai tartományi székhely címere. „Szeretnénk megismertetni az Alfa-hívekkel az autógyár történetét, de a jövőjét is, amelynek klubtagunk bizonyos értelemben aktív részese is”. Számos összejövetelt rendeznek Magyarországon, és azok számára, akik megtehetik, tematikus utakat Olaszországba, ahol sokáig a kihagyhatatlan úticélok között szerepelt az aresei múzeum és gyár. Az előbbit amiatt, hogy 2011-ben a Kulturális Javak Minisztériuma a Fiat-ot a gyűjteményre vonatkozó jogkorlátozással sújtotta, bezárták, ám a 2015-ös Milánói Expóra való tekintettel újra meggyíllhat. Az aresei gyáregység területét viszont, amely 2000-ben leállt, és csak nemrégiben került vissza állami tulajdonba, hamarosan rehabilitálják, a gyárat véglegesen leszerelik, és helyén egy (kétfélmillió négyzetméteres) lakóparkot, valamint a Finiper csoporthoz





(Iper és Unes) tartozó bevásárlóközpontot hoznak létre. Az autók mindenesetre visszatérnek az aresei gyár hűlt helyére: a tervek között szerepel egy nagyjából négyezer férőhelyes parkoló létesítése a világkiállítás céljaira.

Nosztalgia és aktualitás egyszerre jellemzi azt a magyar földön élő szenvedélyt is, amelyet a Vespa váltott ki: 2004 óta működik a Vespa Klub: jelentős egyesület ez egy olyan országban, ahol – meséli Ungvári Márton egyesületi elnök – a rendszerváltás előtt nem ismerték a Vespát, de még csak robogókultusz sem volt. Egyesületük körülbelül 85 tagot számlál, az évszakonkénti összejövetelek, mint például a Vespa Parádé Zamárdiban, a Balaton mellett, valamint hosszú-hosszú teljesítménytávok – csak néhány a klub kezdeményezései közül, melyet fiatalok hoztak létre, és a tagok között nők is vannak. „A legszebb, amikor nagyvárosokat szelünk át Vespával. Ilyen utakon kölcsönösen segítjük egymást, nagyszerű barátságok születnek, és másképpen fedezzük fel az adott helyeket” – meséli Ungvári, aki mosolyogva emlékszik az egyik leghosszabb távjára, amikor Portugáliába menet tizenkét napot töltött a nyeregben. 2012 óta a klub megrendezi a SAMA Túrát, ez egy tájékozódóképességen alapuló különleges rally. A résztvevők egy vaktérképet kapnak, amelyen be vannak jelölve azok a pontok, amelyeket a 90 km-es útvonal során érinteniük kell, és a végén visszatérnek a kiindulóponthoz, a Budapest melletti Budakalász Faluházához, ahol a nap egy nagy közös étkezéssel ér véget, amelyen a családtagok is részt vesznek.

A Vespa története Olaszország történetéhez kötődik: a második világháború után a pontederai Piaggiónak ki kellett találnia, mivel tudná a hadiipari termelését kiváltani. Ugyanekkor az olaszok számára mindenképp nehézséget jelentett a munkabajárás, hiszen nem volt még tömegközlekedés, az autó viszont nagyon sokba került. Először az az ötlet merült föl, hogy edénygyártásra használják a lemezgyártó gépsort, de Enrico Piaggio nem akarta erre elpazarolni a magas mérnöki színvonallal rendelkező vállalat kapacitását, így választása egy gazdaságos üzemeltetésű, bárki által könnyen vezethető kismotor gyártására esett. Az eredeti design, a két oldalsó „orca”, a könnyű, karcsú vonalvezetés nem hagy kétséget: a robogó a darázsra emlékeztet, és nevét is róla kapja. A siker nem azonnal érkezik, de hosszú életű, mígnem külföldön is egymás után alakulnak a rajongói klubok. 1953-ban, amikor a Vespa már hét éve az utakon van, eljön számára a filmvásznon való debütálás pillanata a „Római vakáció” című filmben, Audrey Hepburnnel és Gregory Peckkel: fenomenális reklám ez a kis Piaggió, amely az olasz „dolce vita – édes élet” szimbólumává válik. Ez a mítosz azóta sem áldozik le, sőt, egyre többeknek tetszik, főként, ha egyszerűsíti az életet: „Vespával – mondja Ungvári – negyven perc alatt keresztülmegek Budapesten. Szívesen közlekedem és több időm marad a családomra”.

*Claudia Leporatti*

# Ferrari

Ferrari è un cognome molto frequente nel modenese, nel resto del mondo invece è sinonimo della macchina sportiva per eccellenza. Si tratta di un marchio globale onnipresente: in alcuni Paesi solo nei sogni, in altri la sua presenza è anche fisica.

In Ungheria c'è una concessionaria Ferrari dal 2004, e di recente la si trova in una delle piazze più belle di Budapest (Szabadság tér, Bank Center). È uno show-room perfetto, semplice e trasparente, nessun dettaglio superfluo, tutto studiato per fare ammirare ciò che conta, le vetture. Tra i vani eleganti e luminosi c'è anche un ufficio molto accogliente dove lavora Emanuele Lippi, general manager di Ferrari Budapest. Ci dà risposte a tutte le curiosità che riguardano queste macchine di lusso e, ovviamente, ci parla anche di Formula 1, in particolare del Gran Premio e del circuito ungherese.

**Ferrari non è presente a Budapest solo come concessionaria; voi gestite anche un Service, quindi fornite assistenza ai clienti. Oltre all'Ungheria, in quali altri Paesi vicini possiamo comprare queste auto?**

Sottolineo che per noi è fondamentale l'after-sale, quindi sì, l'assistenza clienti è importantissima. I miei meccanici svolgono training prodotto a Maranello ogni anno per poter offrire un servizio di assistenza sempre aggiornato e di altissimo livello. Dealer ufficiali sono presenti anche in altri Paesi di quest'area geografica, ad esempio Polonia, Russia, Ucraina, Repubblica Ceca e Romania. Altri Paesi sono ancora "scoperti": Slovacchia, Serbia, Montenegro, Croazia.

**La Ferrari non è una macchina che si compra per necessità, e certo parlare di crisi sarebbe inproprio, ma è anche vero che ci sono altre macchine sportive e lussuose. Perché scegliere una Ferrari piuttosto che un'altra?**

Ferrari ha una particolarità che le altre case automobilistiche hanno perso: la nostra azienda lavora in proprio. In Ferrari tutto avviene in un'unica sede, sviluppo, design, test, assemblaggio, produzione. Ogni minimo dettaglio. Quindi tutto, davvero tutto, è Made in Italy, nel senso più nobile dell'espressione.

**In Ungheria chi compra le vostre auto?**

Naturalmente è difficile generalizzare, ma nel corso degli anni si notano alcune tendenze. Diciamo che vi sono alcuni giovani che hanno avuto talento e fortuna con un business veramente azzeccato, e decidono di comprar-

si una Ferrari perché ne riconoscono lo status symbol. Altri clienti, che hanno già un'esperienza di vita e di lavoro alle spalle, scelgono questo marchio soprattutto per la storia, il passato glorioso e le prestazioni tecnologiche sempre all'avanguardia, fino all'attuale presente.

**È difficile guidare queste macchine? Insomma, bisogna essere degli ottimi piloti?**

I modelli dal 2008 in poi hanno raggiunto un livello tecnologico tale da rendere le nostre auto estremamente facili da guidare, ad esempio la California e la 458 Italia. Diamo tuttavia ai nostri clienti la possibilità di provarsi su pista, aiutati da piloti professionisti. Lo facciamo in Italia, a Maranello, e anche in Ungheria sul circuito dell'Hungaroring.

**Ecco appunto, passiamo alle gare e ai circuiti...**



Foto László Köber



Organizziamo e partecipiamo noi stessi alle gare della Ferrari Challenge. La nostra squadra si chiama Warm Up Racing Team. Nel 2008 abbiamo organizzato i nostri primi Racing Days all'Hungaroring. Nei vari anni abbiamo ottenuto ottimi risultati, e ci siamo tolti diverse soddisfazioni. Nel 2008 e 2009 diversi podi e vittorie, eravamo anche vicini a vincere il campionato; nel 2011 invece ci siamo affermati vincendo il campionato Ferrari Challenge Coppa Shell con Gerald Grohmann.

#### **Cosa pensa del circuito ungherese?**

È una tappa estremamente importante del campionato di Formula 1. La gara ungherese viene effettuata a metà stagione, esattamente prima della pausa estiva, e quindi tecnicamente è cruciale. Le vetture partono all'inizio della stagione con una nuova concezione, studiata per vincere. Dopo la tappa dell'Hungaroring a seconda dei risultati ottenuti sin qui si decide se investire e sviluppare ulteriormente la vettura per la seconda parte della stagione o se concentrare le energie sullo sviluppo della vettura per la stagione successiva.

#### **E cosa pensa del circuito stesso?**

È un'ottima pista, molto tecnica ed ha una posizione geografica fortunatissima. Si trova in prossimità di una stupenda capitale. Molti altri circuiti del campionato si trovano "in mezzo al nulla", come Silverstone. Posso assicurarvi che è una caratteristica che fa la differenza. L'unica pecca è che, nel corso degli anni, sono mancati alcuni adeguamenti soprattutto infrastrutturali. Non ci sono strutture ricettive né di altro tipo di intrattenimento. Oggi è necessario invece

moltiplicare le offerte. È impensabile che a lungo andare i tifosi, il pubblico in generale, vadano a Mogyoród solo ed esclusivamente per vedere la competizione dal vivo. Si vede meglio in televisione. Occorre quindi offrire altro tipo di intrattenimento come supporto all'evento.

#### **L'ungherese in generale è tifoso?**

Sì, gli ungheresi seguono molto le gare automobilistiche, e numerosi sono i tifosi Ferrari, anche tra i giovanissimi.

#### **Motivo in più per scegliere in futuro una Ferrari da guidare?**

Certamente la storia del passato e la storia del presente, la tradizione dell'eccellenza. Ferrari è anche appartenenza. Ci sono raduni e club in diverse parti del mondo e anche in Ungheria ne abbiamo fondato uno: si chiama Ferrari Owners Club (FOC).

Sviluppo, design, appartenenza, fascino, eleganza, prestazioni eccellenti, tecnologia avanzata, un mondo tutto Made in Italy... I superlativi in questo caso non sono gratuiti, è tutto sperimentato e provato nel tempo. È una grande storia che continua.

*István Cobino*

# Ferrari

A Ferrari nagyon gyakori családnév Modena környékén, a világ többi részén viszont a kiváló sportautó szinonimája. Globális, mindenütt jelen lévő márkáról van szó: néhány országban csak az álmok szintjén, míg másutt fizikai jelenlétként létezik.

Magyarországon 2004 óta működik Ferrari márkaképviselő, és nemrégiben Budapest egyik legszebb terén (a szabadság téri Bank Centerben) nyílt meg a szalon. Tökéletes *show-room*, egyszerű és átlátható, semmi fölösleges részlet, minden úgy van kialakítva, hogy azt lehessen benne megcsodálni, ami számít: az autókat. Az elegáns, jól megvilágított helyiségek között van egy nagyon kellemes iroda is, ahol Emanuele Lippi, a Ferrari Budapest ügyvezető igazgatója dolgozik. A luxusautókkal kapcsolatos valamennyi kérdésünkre válaszol, és természetesen a Forma 1-ről is beszél, elsősorban a Nagydíjról és a magyar futamról.

**A Ferrari nemcsak autó márkakereskedésével van jelen Budapesten; szervízzolgáltatást is kínálnak ügyfeleiknek. Magyarországon kívül mely szomszédos országokban lehet megvásárolni ezeket az autókat?**

Hangsúlyozom, számunkra alapvető az after-sale, vagyis igen, az ügyfeleknek nyújtott szolgáltatás nagyon fontos. A szerelőim minden évben részt vesznek egy maranellói tréningen, hogy mindig naprakész és nagyon magas szintű szolgáltatást tudjanak nyújtani. Hivatalos viszonteladók jelen vannak a térség más országaiban is, például

Lengyelországban, Oroszországban, Ukrajnában, a Cseh Köztársaságban és Romániában. A többi ország – Szlovákia, Szerbia Montenegro és Horvátország – még egyelőre „lefedetlen”.

**A Ferrari nem olyan autó, amelyet szükségszerűségből vásárol meg valaki, és krízisről sem volna helyénvaló beszélni, de az is igaz, hogy léteznek más sport- és luxusautók. Miért választja valaki éppen a Ferrarit?**

A Ferrari rendelkezik egy olyan sajátossággal, amelyet más autógyártó cégek már elveszítettek: a mi vállalatunk saját maga gyárt. A Ferrarinál minden egy helyen történik, a fejlesztés, a design, a tesztelés, az összeszerelés, a gyártás. Minden apró részlet. Vagyis minden, tényleg minden Made in Italy, a szó legnemesebb értelmében.

**Magyarországon kik vásárolják az Önök autóit?**

Persze nehéz általánosítani, de az évek során megfigyelhető néhány tendencia. Mondjuk, vannak fiatalok, akiknek megvolt a tehetségük és a szerencséjük, és nagyon bejött nekik egy üzlet, és úgy döntenek, hogy vesznek egy Ferrarit, mert felelismerek benne a státuszszimbólumot. Más ügyfeleink, akik már rendelkeznek bizonyos élet- és munkatapasztalattal, elsősorban a története, a dicsőséges múltja miatt választják ezt a márkát, valamint mind a mai napig úttörő jellegű technológiai teljesítménye miatt.

**Nehéz vezetni ezeket az autókat? Egyszóval, remek pilótát kívánnak?**

A 2008 utáni modellek olyan technológiai színvonalat értek el, amelynek eredményeképpen rendkívül könnyű vezetni őket, például a Californiát és a 458 Italiát. Ugyanakkor lehetőséget kínálunk ügyfeleink számára, hogy pályán is kipróbálhassák őket, profi pilóták segítségével. Olaszországban, Maranellóban, de Magyarországon, a Hungaroringen is lehetőség van erre.

**Apropó, térjünk is át a versenyekre és a pályákra...**

Részt veszünk a magunk rendezte Ferrari Challenge versenyeken. Csapatunk neve: Warm Up Racing Team. 2008-ban rendeztük az első Racing Days-t



Foto Köber László



a Hungaroringen. Voltak évek, amikor nagyszerű eredményeket értünk el, és többször is örömben volt részünk. 2008-ban és 2009-ben voltak helyezéseink és győzelmeink, nem sok választott el bennünket attól, hogy megnyerjük a bajnokságot; 2011-ben viszont Gerald Grohmannal megnyertük a Shell Kupát a Ferrari Challenge bajnokságon.

### Mit gondol a magyar futamról?

Ez egy rendkívül fontos verseny a Forma 1 bajnokság belül. A magyar futam a szezon közepén zajlik, egészen pontosan a nyári pihenő előtt, vagyis technikai szempontból kulcsfontosságú. Az autók a szezon kezdetétől új, a győzelemre kidolgozott koncepcióval indulnak. A Hungaroring-futam után az addig elért eredmények alapján eldöntik, hogy befektessenek-e még többet az autó fejlesztésébe a szezon második felére, vagy az energiákat a következő szezonra érvényes fejlesztésekre koncentrálják.

### Mit gondol magáról a pályáról?

Remek pálya, nagyon technikás, és földrajzi elhelyezkedése igen szerencsés. Egy csodálatos főváros közvetlen közelében fekszik. A bajnokság sok más pályája „a semmi közepén” található, mint Silverstone. Biztosíthatom, hogy ez döntő tényező. Egyetlen hibája, hogy az évek során elmaradt néhány, főként infrastrukturális fejlesztés. Nincs eleendő szálláshely-kapacitás, és egyéb szórakozási

lehetőség. Manapság viszont meg kell sokszorozni a kínálatot. Elképzelhetetlen, hogy hosszú távon a szurkolók és általában véve a közönség csakis kizárólag azért menjen ki Mogyoródra, hogy élőben lássa a versenyt. A tévében többet lát belőle. Vagyis szükség van másféle szórakozási lehetőségre is, mintegy a futam kísérőeseményeként.

### A magyarok általában szurkoló típusok?

Igen, a magyarok nagyon figyelik az autóversenyeket, és sok Ferrari-szurkoló van közöttük, az egészen fiatalok körében is.

### Még egy ok, hogy valaki a Ferrarit válassza a jövőben?

Természetesen a múltbeli és a jelenben folytatódó története, a kiválóság hagyománya. A Ferrari egyben összetartó erő is. Vannak összejövetelek, klubok mindenfelé a világban, Magyarországon is alapítottunk egyet: ez a Ferrari Owners Club (FOC).

Fejlesztés, design, összetartó erő, vonzerő, elegancia, kiváló teljesítmény, fejlett technológia, egy egész Made in Italy világ... A szuperlatívuszok ebben az esetben nem önkényesek, mindez kiállta az idő próbáját. Egy nagyszerű történet, amely folytatódik.

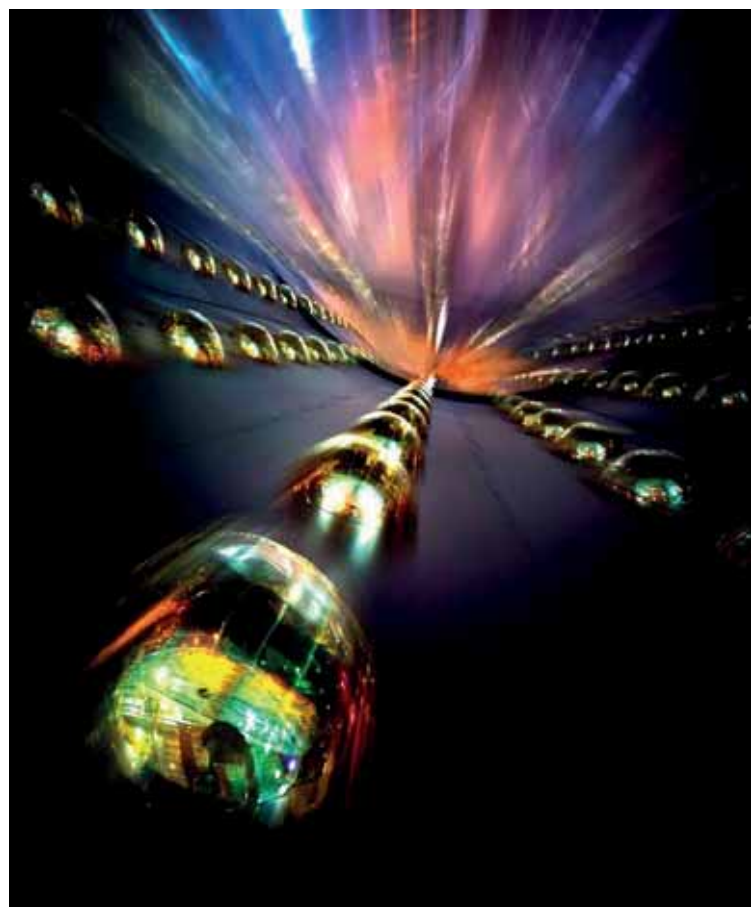
*Cobino István*

# Budapest motore della ricerca nucleare: inaugurato il nuovo centro CERN

Se già ieri la ricerca scientifica trovava nell'Ungheria terreno fertile e competenze di massimo livello, oggi e in futuro il Paese diventerà sempre più un punto di riferimento per i ricercatori europei. Gestito dal Wigner Research Centre for Physics, è stato inaugurato a giugno il CERN di Budapest, che fa capo al quartier generale di Ginevra dell'Organizzazione Europea per la Ricerca Nucleare, che si occupa di ricerca sulla fisica delle alte energie. In altre parole acceleratori di particelle e rilevatori dei movimenti delle stesse. Nato nel secondo dopoguerra, tra il 1952 e il 1954, il CERN è composto da 20 stati membri e si avvale di sette acceleratori principali. Del nuovo centro abbiamo parlato con Péter Lévy, direttore del Wigner.

## Perché il CERN ha scelto Budapest come sede del nuovo data center?

Il CERN, che ha quartier generale in Svizzera, aveva da tempo in mente di delocalizzare in uno dei suoi



stati membri il suo centro dati, a causa dell'enorme concentrazione che avevamo nella sede principale. Per questo motivo è stato emesso un bando e l'Ungheria lo ha vinto, non solo per in virtù dell'economica vantaggiosa, ma anche grazie alle eccellenti qualità del progetto.

Per un non addetto è piuttosto difficile immaginare che questi centri siano "pieni", trattandosi di materiale informatizzato, virtuale. Potrebbe rendere più comprensibile l'ammontare di dati che si trovano all'interno della struttura?





La biblioteca Szechenyi di Budapest contiene quasi 1000 anni di storia culturale del Paese: basta visitarla per rendersi conto che il numero di testi prodotti in questo arco di tempo è grande e il volume occupato è considerevole. Negli ultimi due anni (prendiamo questo intervallo come esempio) il CERN ha prodotto la stessa mole di dati che troviamo all'interno della biblioteca: in due anni il corrispondente di un millennio e la produzione è in crescita! Parliamo, sempre guardando ai due anni, di circa 80 terabyte: una quantità enorme di dati.

#### **Quali sono i vantaggi offerti dalla location di Budapest?**

Menzionerò soltanto l'eccellenza del personale disponibile e la convenienza a livello di costi: quello che ci ha consentito l'ampliamento in Ungheria è la possibilità di usufruire di una struttura su tre basi, che al CERN associa il centro di ricerca sulla fisica ungherese e una rete di piccole aziende attive nel ramo Ricerca & Sviluppo, che possono affittare da noi i sistemi di cui necessitano per immagazzinare i loro dati senza comprarne di propri o acquistare spazio in cloud. Il nostro obiettivo era infatti quello di creare un centro polifunzionale, in grado di servire non solo il CERN stesso e il Wigner Research Centre for Physics ma anche il territorio in cui si trova.

#### **Da quando diventerà operativo il centro di Budapest?**

Dopo i test, le attività partiranno dall'autunno 2013. Faremo numerosi open day a tema e avvieremo il dialogo per concepire un cloud dell'Accademia Ungherese, andando a creare un super math o physics center.

#### **Quante persone lavoreranno al CERN di Budapest?**

Al momento impieghiamo 25 esperti tra tecnici e supervisor, ma il numero cresce molto se si considera quanti useranno la capacità dell'istituto. Parliamo di 20mila persone tra professori del CERN e fruitori sparsi per tutta l'Ungheria: i nostri dati sono infatti utilizzabili da un'ampia varietà di settori, dalla sanità all'istruzione, passando per l'industria.

#### **Ci sono collaborazioni con l'Italia?**

Siamo partner con varie strutture e le università di Bari, Padova e Milano. Lavoriamo a stretto contatto, inoltre, con il Virgo Center, che si trova nei pressi di Pisa e che impiega un detector interferometrico per la prima osservazione di un'onda gravitazionale. Esiste anche un Hungarian VIRGO Group, e stiamo cercando di capire se è possibile installare il detector anche qui in Ungheria.

*Claudia Leporatti*

# Budapest, a nukleáris kutatások motorja: felavatták az új CERN központot

A természettudományos kutatások már a múltban is termékeny talajra és a legmagasabb szintű hozzáértésre találtak Magyarországon, az európai kutatók számára a jelenben és a jövőben mind fontosabb vonatkozási ponttá válnak. A Wigner Fizikai Kutatóközpont által működtetett budapesti CERN központot júniusban avatták fel, és a genfi székhelyű CERN Európai Nukleáris Kutatási Szervezet kihelyezett infrastruktúrája. A CERN a nagyenergiás részecske- és magfizika kutatásával foglalkozik. Más szavakkal részecskegyorsítókkal és az elemi részecskék mozgását feltáró berendezésekkel. A második világháború után, 1952 és 1954 között létrejött CERN-nek



20 tagállama van és hét fő részecskegyorsítóval rendelkezik. Az új központról a Wigner igazgatójával, Lévai Péterrel beszélgettünk.

## A CERN miért éppen Budapestet választotta új adatközpontja székhelyéül?

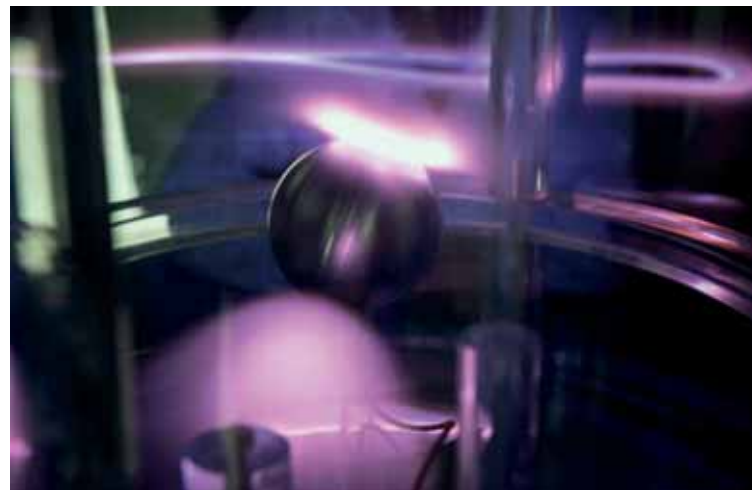
A svájci központú CERN már jó ideje tervezte, hogy adatközpontját kihelyezi valamelyik tagállama területére, olyan hatalmas mennyiségű adat gyűlt már össze a székhelyen. Így hát nemzetközi tendert írtak ki, amelyet Magyarország nyert meg, nem csak a gazdasági szempontból előnyös ajánlatával, hanem kiváló projektjével is.

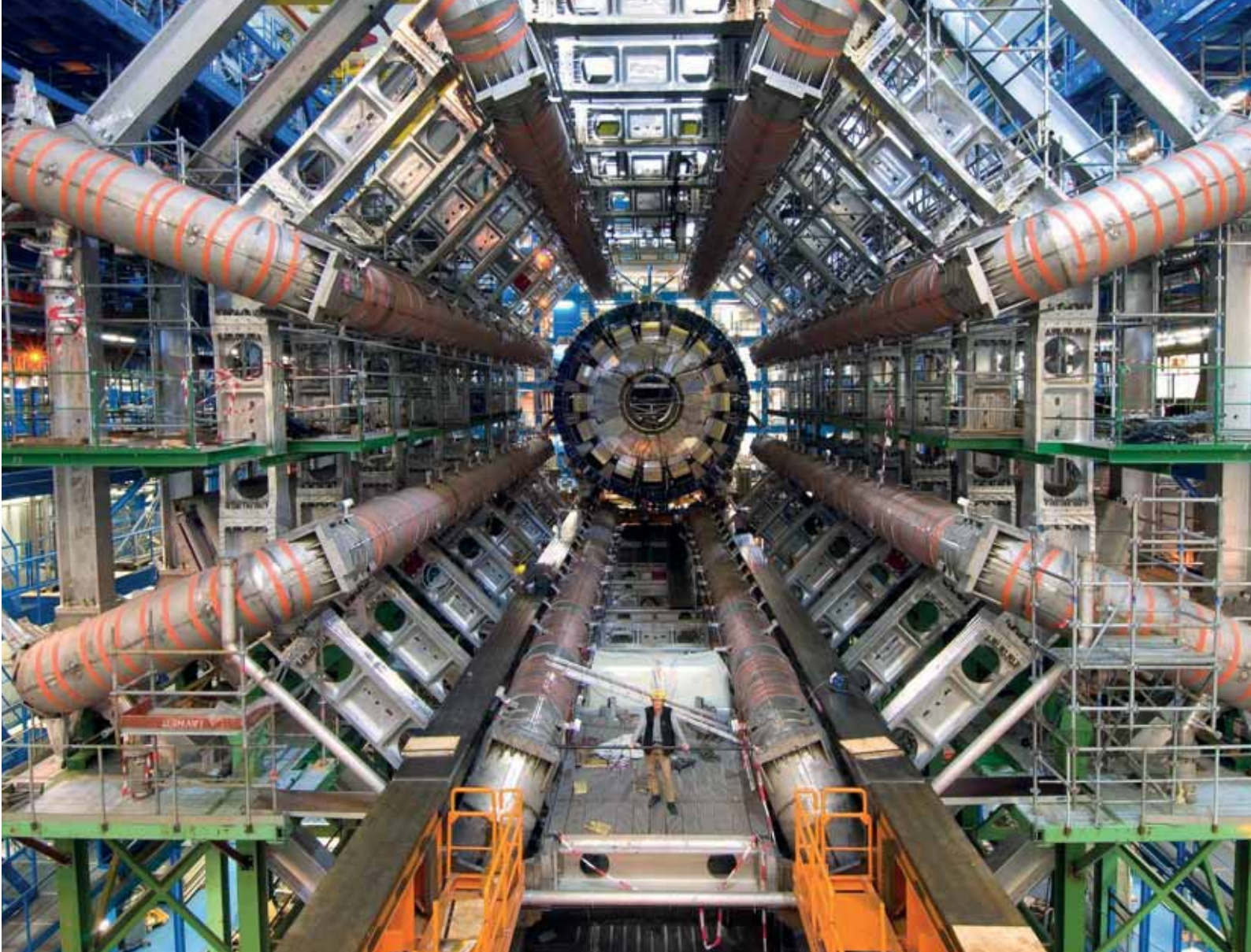
**A nem hozzáértő számára nehéz elképzelni, hogy ezek a központok “megtelnek”, tekintve, hogy informatizált, virtuális anyagról van szó. Érzékeltetné velünk, valójában mekkora adatmennyiséget tárol ez a rendszer?**

A budapesti Széchenyi Könyvtárban Magyarország 1000 éves művelődéstörténetének dokumentumait őrzik: egyetlen látogatással meggyőződhetünk az ott tárolt szövegek mennyiségéről és az általuk elfoglalt hely nagyságáról. Az utóbbi két évben – vegyük például ezt az időszakot – a CERN ugyanannyi adatot termelt, amennyit a könyvtár őriz: két év alatt annyit, mint a könyvtár ezer évet átfogó gyűjteménye, és az adatok folyamatosan termelődnek! Az elmúlt két évet alapul véve ez nagyjából 80 terabyte: hatalmas adatmennyiség.

## Milyen előnyei vannak a budapesti helyszínnek?

Csak a rendelkezésre álló személyzet kiválóságát és a költséghatékonyságot említtem: ami a magyarországi bővítés mellett szólt, az, hogy egy három





alapú rendszert lehet kihasználni, amely a CERN-hez kapcsolja a magyar fizikai kutatóközpontot és a Kutatás & Fejlesztés szektorában aktívan működő kisvállalatok hálózatát is, olyanokét, amelyek nálunk bérelhetnek az adataik tárolására berendezéseket, anélkül, hogy saját rendszereket vagy cloud szolgáltatást kellene vásárolniuk. A mi célunk ugyanis az volt, hogy egy sokfunkciós központot hozzunk létre, amely nem csak magát a CERN-t és a Wigner Fizikai Kutatóközpontot szolgálja ki, hanem azt a területet is, ahol található.

#### **Mikor kezdi el tényleges működését a budapesti központ?**

A tesztüzem után a tényleges működés 2013 őszén indul el. Több tematikus nyílt napot is rendezünk, és párbeszédet kezdeményezünk egy cloud szolgáltatás létrehozásáról a Magyar Tudományos Akadémia számára, valamint egy super math vagy physics center létrehozásáról is.

#### **Hány személyt foglalkoztat a budapesti CERN?**

Pillanatnyilag 25 szakembert foglalkoztatunk, technikusokat, ellenőröket, de ez a szám sokkal több, ha belegondolunk, hányan veszik igénybe az intézet kapacitását. Húszezer emberről beszélhetünk a CERN professzorait és a Magyarország-szerte megtalálható felhasználókat is beleértve: adataink ugyanis számos szektorban felhasználhatóak, az egészségügytől az oktatáson át az iparig.

#### **Olaszországi partnerekkel is együttműködnek?**

Több partnerrel is rendelkezünk, valamint a bari, a padovai és a milánói egyetemmel is van kapcsolatunk. Szoros együttműködésben dolgozunk a Pisában működő Virgo Centerrel, amely egy interferometrikus detektort működtet egy gravitációs hullám első megfigyelésére. Létezik egy Hungarian VIRGO Group is, amellyel azon gondolkodunk, hogy lehetséges volna-e Magyarországon is üzembe helyezni egy detektort.

*Claudia Leporatti*

# Motore... azione!

Dalla gestione di una multisala a Nagykanizsa alla commedia (e non solo) italiana importata in Ungheria e distribuita nelle sale cinematografiche di tutto il Paese. Dániel Maresch, della Cinenovo Kft., racconta la sua esperienza che nasce dalla volontà di portare più Italia sugli schermi ungheresi.

## Dalla gestione di sale cinematografiche all'importazione e distribuzione di film italiani: da quali esigenze nasce questo salto?

Ho sempre lavorato nel cinema gestendo diverse sale in Ungheria e, in questo macroambito, ho voluto che la mia esperienza portasse qualcosa di più agli spettatori ungheresi. Progressivamente è nata in me la consapevolezza che troppi pochi film italiani stavano arrivando in Ungheria e che gli spettatori volevano e cercavano nuovi linguaggi.

## Nuovi rispetto a quali vecchi?

Più che vecchi, diciamo troppo uguali a sé stessi: i film americani che imperversano nei nostri cinema sono tutti molto simili tra di loro. La passione degli ungheresi per i film italiani, anche se allora era un altro il modo di fare cinema e altri erano i linguaggi, era già evidente nel passato durante il socialismo. Dopo i cambiamenti politici che conosciamo tutti, lo scenario dell'offerta cinematografica si è orientato a favore di un monopolio di fatto dell'industria americana.

## Come provare a rompere questo monopolio?

Proponendo il cinema italiano, che è cinema europeo. Anche noi ungheresi siamo in Europa e, quando siamo in sala, troviamo spesso affinità con le istanze, i linguaggi e le storie dei film italiani. Ci identifichiamo e sentiamo che quella sceneggiatura racconta una storia che potrebbe essere ungherese.

## In particolare cosa racconta in sala la commedia italiana?

Racconta storie diverse ed europee di "normalità". La commedia targata USA è semplice e persino volgare, negli ultimi anni. La commedia italiana ha uno spessore diverso, una finezza psicologica che non esiterei a definire "umanistica". Lo spettatore ungherese ha la sensibilità giusta per recepire la





commedia italiana: si rilassa, ride, ma al tempo stesso coglie e fa proprio il messaggio importante che spesso emerge tra una battuta e l'altra. Nelle commedie americane manca proprio questo: il messaggio.

**La commedia italiana è spesso fortemente connotata dalla regionalità e dal dialetto. Come vi ponete in questo senso?**

In Ungheria non si conoscono queste differenze e, comunque, io voglio portare tutto ciò che può essere consumato facilmente senza particolari connotazioni regionali.

**Film europei e italiani in Ungheria. Ci possiamo aspettare di vedere presto film ungheresi in Europa?**

Negli ultimi anni ci sono stati grandi problemi nel nostro Paese. Dopo il 2010 c'è stata una radicale riorganizzazione del comparto cinematografico che ha fatto sì che fino ad oggi non ci siano state produzioni e, quindi, film ungheresi nelle sale. Quest'anno ci aspettiamo che le macchine da presa ritornino a fare il loro lavoro e che nei cinema compaia finalmente qualche prodotto della filmografia nazionale.

**C'è un film italiano che ha visto e che sognerebbe di portare in Ungheria?**

C'è un film che ho amato, sognato di portare qui e, alla fine, proiettato: *Előttem az élet* (*Tutta la vita davanti*), un film di Paolo Virzì del 2008 che è uscito lo scorso agosto in Ungheria ed è sempre molto attuale - in Italia come nel nostro Paese - perché parla di temi importanti e forti quali il lavoro e la disoccupazione.

Oltre all'appena citato film di Virzì, nei mesi scorsi abbiamo visto affisse e pubblicate le locandine di *Úgy hívlak: Amore* (*Scusa ma ti chiamo amore*) e di *A Szibériai nevelést* (*L'educazione siberiana*), l'ultimo uscito in sala...

Sì, *Szibériai nevelést* è uscito nelle sale a settembre. Ora ci aspettano altri due appuntamenti importanti: a novembre uscirà *La grande bellezza* di Paolo Sorrentino e a dicembre *Buongiorno papà* con Raoul Bova, che già abbiamo visto in *Scusa ma ti chiamo amore*. Come si vede, proponiamo pellicole anche molto diverse tra loro, a conferma della ricchezza e della varietà delle offerte con cui il cinema italiano si pone sul circuito internazionale: è proprio questa caratteristica, come tengo a ribadire, che lo rende oggetto di particolare interesse e gradimento per il nostro pubblico di ogni età.

**Federico Paoletti**



# Felvétel indul!

Egy nagykanizsai multiplex vezetésétől a Magyarországra behozott és az egész ország filmszínházai-ban bemutatott olasz (és nemcsak olasz) játékfilmekig. Maresch Dániel, a Cinenovo Kft. munkatársa mesél tapasztalatairól, melyek során az a szándék vezérelte, hogy a magyar mozivásznakon többet lehessen látni Olaszországból.

**Filmszínházak vezetésétől olasz filmek importjáiig és forgalmazásáig: milyen igényből születik ez a váltás?**

Mindig ebben a makro-közegben, a mozi-iparban dolgoztam különböző magyarországi mozik igazgatójaként, és azt akartam, hogy az én tapasztalatom valami többletet adjon a magyar nézőknek. Fokozatosan tudatosult bennem, hogy túl kevés olasz film érkezik Magyarországra, és hogy a nézők új stílusokra vágnak és újakat keresnek.

**A régiekhez képest újakat?**

Nem is arról van szó, hogy régiek volnának, hanem túlságosan is egyformák: nálunk a mozikat eluruló amerikai filmek mind nagyon hasonlítanak egymásra. A magyarok olasz filmek iránti szenvedélye, még ha akkoriban másfajta filmkészítés, másféle stílus volt is a jellemző, már nyilvánvaló volt a múltban, a szocializmus idején. A mindannyiunk számára ismeretes politikai változások után a filmkínálat az amerikai ipar fennálló monopóliumának javára tolódott el.

**Mivel lehetne letörni ezt a monopóliumot?**



Azzal, hogy olasz filmeket kínálunk, hiszen az egy európai mozi. Mi, magyarok is Európában élünk, és amikor moziban ülünk, sokszor rokonnak érezzük az olasz filmekben látott helyzeteket, a történetet, a stílust. Azonosulunk vele, és úgy érezzük, hogy a forgatókönyv olyan történetet mesél el, amely akár magyar is lehetne.

**Nevezetesen az olasz vígjáték miről mesél a nézőknek?**



Különféle európai történeteket mesél el a mindennapokból. Az USA-beli film az utóbbi években egyszerű, sőt közönséges. Az olasz vígjáték más fajsúlyú, olyan pszichológiai érzékenység van benne, amelyet minden további nélkül humanistának nevezhetnék. A magyar nézőnek megvan az olasz vígjáték értelmezéséhez szükséges szenzora: szórakozik, nevet, de ugyanakkor felfogja és beépíti magába a két bemondás közben előjövő fontos üzenetet. Az amerikai vígjátékokból pontosan ez hiányzik: az üzenet.

**Az olasz vígjáték gyakran erősen területi és dialektális kötődéssel rendelkezik. Ezzel mit kezdenek?**



Az imént említett Virzi-filmek kivül az elmúlt hónapokban megjelentek már az *Úgy hívlak: Amore* (*Scusa ma ti chiamo amore*) és *A szibériai nevelés* (*L'educazione siberiana*) plakátjai, az utóbbit már vetítették is...

A szibériai nevelést szeptemberben mutatták be. Még két fontos bemutató van hátra: novemberből vetítik Paolo Sorrentino *Buongiorno Papà* című filmjét Raoul Bovával, akit az *Úgy hívlak: Amore*-ban már láthattunk. Ebből is kitűnik, nagyon különböző filmalkotásokat kínálunk, ez is arról a gazdagságról és sokféleségről tesz tanúságot, amellyel az olasz mozi bekapcsolódik a nemzetközi vérkeringésbe: nem győzöm hangsúlyozni, hogy pontosan ez a jellemzője teszi különlegesen érdekessé és élvezetessé nálunk a nézők minden korosztálya számára.

Federico Paoletti

Magyarországon nincsenek meg ezek a különbségek, ettől függetlenül én mindent be akarok hozni, ami különösebb területi konnotációtól mentes és könnyen fogyasztható.

**Európai és olasz filmek Magyarországon. Elképzelhető, hogy nemsokára magyar filmeket is látunk Európában?**

Az utóbbi években komoly problémák voltak hazánkban. 2010 után gyökeresen átalakították a filmes ágazatot, ami oda vezetett, hogy a mai napig nem volt gyártás, vagyis nem jelentek meg magyar filmek a mozikban. Reméljük, az idén a felvevőgépek ismét végezhetik a maguk munkáját, és a mozikban végre megjelenik néhány hazai gyártású film.

**Van olyan olasz film, amelyet látott, és szeretné elhozni Magyarországra?**

Van egy film, amelyet szerettem, és arról álmodtam, hogy elhozom, és a végén vetítették is: *Előtted az élet* (*Tutta la vita davanti*), Paolo Virzi 2008-as filmje, amelyet idén augusztusban mutattak be Magyarországon, és most is aktuális – Olaszországban is, nálunk is –, mert fontos témákról szól, mint a munka és a munkanélküliség.



# Motori elettrici: dall'Ungheria l'auto del futuro e il motorino portatile

*Due progetti avveniristici potrebbero diventare realtà in pochi anni, riducendo l'inquinamento, il traffico e i problemi di parcheggio.*

L'aspetto è futuristico, quasi spaziale. Le caratteristiche tecniche fanno sperare in un mondo migliore, aria più pulita e meno problemi di parcheggio. Sono due i progetti ideati da Antro, realtà ungherese che ha catturato l'attenzione dei media internazionali con idee assolutamente innovative: un motorino ripiegabile ultra leggero e un'auto che sfrutta al meglio le fonti di energia rinnovabile. Il punto di partenza è lo stesso, il motore elettrico. Di motori elettrici e ibridi si è sentito tanto parlare nel primo decennio del Duemila, poi l'attenzione si è un poco ridotta, forse per gli elevati costi dei modelli di auto elettriche proposti dalle varie case automobilistiche. MOVEO e SOLO-DUO, di cui parliamo in questo articolo, sono per il momento solo due prototipi e ci

sono alcuni ulteriori passi da fare perché possano arrivare sulle strade, ma hanno le carte in regola per entrare a far parte del futuro della mobilità mondiale. La storia delle invenzioni di Antro ce la racconta Tamás Slezák, ingegnere, proprietario e amministratore delegato della non profit con sede a Mosonmagyaróvár, in Ungheria nordoccidentale.

**La prestigiosa rivista Time l'ha inclusa tra le migliori 50 innovazioni su scala mondiale, come nasce l'idea di SOLO-DUO, l'auto ibrida che fa pensare ad una piccola navicella spaziale?**

Le auto elettriche sono la logica risposta a una serie di problemi che impongono una rivoluzione





del modo di concepire le auto, ma al tempo stesso sono troppo costose e non consentono viaggi lunghi, quindi possono essere impiegate solo come seconda o terza vettura di una famiglia. Le batterie, in particolare, non sono economiche e pesano molto, limitando fortemente la distribuzione. Da queste considerazioni nasce l'impegno nello sviluppare un motore dalla disposizione diffusa, che può essere sollevato da due persone con due dita. Il modello nella sua interezza pesa 670 kg, contro 1,5 tonnellate medie delle altre auto elettriche: una relativa leggerezza che consente a Solo-Duo di accelerare molto di più. Abbiamo inoltre riscontrato che attualmente nelle auto viaggiano in media 1-1,5 persone e che, per la maggior parte del tempo trascorso in strada, non si superano gli 80 chilometri orari: dati che fanno capire come un veicolo ibrido possa soddisfare le esigenze dei guidatori e che ci hanno spronato a portare avanti la realizzazione di SOLO-DUO.

### Quali sono le maggiori differenze tra SOLO-DUO e un'auto elettrica convenzionale?

Un motore che non supera i 500 cm cubici di dimensione, l'assenza di trasmissione perché ogni ruota ha il suo motore integrato, quindi abbiamo un'auto a quattro ruote motrici, le celle solari sul tetto che in un giorno di sole possono raccogliere energia a sufficienza per 15-20 chilometri, shock absorbers che possono produrre energia dagli shock, un motore con solo 60 pezzi contro i circa 200 dei motori normali...e queste sono alcune delle particolarità che fanno di Solo-Duo un'automobile del tutto diversa da quelle in commercio.

### Ci sono ulteriori innovazioni che potreste aggiungere, se l'auto venisse commercializzata?

Sì, ad esempio si possono aggiungere dei pedali, non solo per il guidatore ma anche per i passeggeri, che consentirebbero un'opzione in più per produrre energia e fare movimento rincasando dal lavoro. Il modello potrebbe inoltre essere declinato in diverse dimensioni:

- Solo, per 3 persone;
- Duo, la familiare per 6 passeggeri;
- Porto, il pick-up, omologato per 3;
- Sport Car, una due posti.

### Parliamo invece di MOVEO, il motorino "portatile": come siete riusciti a renderlo tanto leggero da essere trasportato come una valigia con le ruote?

MOVEO non ha una carrozzeria, è uno scooter monoscocca in carbonio dal peso di 25 kg: il più leggero al mondo (un normale motorino pesa dai 35 agli 80 chili). Può viaggiare ad una velocità di circa 45 km orari, quindi ben al di sopra della velocità di una bicicletta elettrica: consente di percorrere 35 km con una carica (si ricarica in un'ora) e 70 km con una batteria aggiuntiva; consuma solo 2 chilo watt per ogni 100 chilometri e richiede pochissima manutenzione.

### Di cosa avete bisogno per iniziare a produrre i due veicoli?

Ad oggi abbiamo speso 700mila euro per i progetti e abbiamo i due prototipi brevettati, ma servono 3 anni e 50 milioni di euro per mandare in produzione l'auto, un anno e 6 milioni di euro per avviare una produzione di media scala dello scooter MOVEO. Per quest'ultimo abbiamo di recente effettuato una campagna di crowdfunding su [jumpstartcity.com](http://jumpstartcity.com)

*Claudia Leporatti*

# Villanymotorok: Magyarország – a jövő autója és a hordozható kismotor

*Két utópisztikus projekt, melyek néhány év alatt valóra válhatnak: mérséklődik a környezetszennyezés, a forgalom, és könnyebb lesz parkolni*

Külsejük utópisztikus, űrjárműhöz hasonlítanak. Technikai jellemzőik alapján pedig egy jobb világ reményére jogosítanak fel, ahol tisztább a levegő és nincs annyi probléma a parkolással. A két projektet az Antro dolgozta ki, egy magyar vállalat, amely rendkívüli innovatív ötleteivel felhívta magára a nemzetközi média figyelmét: egy összehajtható, ultrakönnyű robogó és egy autó, amely a lehető legjobban kihasználja a megújuló energiaforrásokat. A kiindulópont mindkét projektnél azonos: a villanymotor. Elektromos energiával működő és hibrid motorokról sokat lehetett hallani a 2000-es évek első évtizedében, azután kissé csökkent irántuk az érdeklődés, talán a különböző autógyártók által kínált villanyautó-modellek magas ára miatt. A MOVEO és a SOLO-DUO, melyekről cikkünk szól, egyelőre prototípusok, és hátravan még néhány lépés, hogy forgalomba állhassanak, de minden együtt van ahhoz, hogy a jövőben a világméretű mobilitás szereplői legyenek. Az Antro által kifejlesztett találmányról Slezák Tamás mérnök beszél, az északnyugat-magyarországi, mosonmagyaróvári non profit cég ügyvezető igazgatója.

**A Time című tekintélyes lap a világ legjobb 50 innovációs projektje közé sorolta a SOLO-DUO-t, hogyan született meg a kisméretű űrhajóhoz hasonló hibrid autó ötlete?**

Az elektronikus autók a logikus választ jelentik számos problémára, amelyek arra készítetnek bennünket, hogy forradalmi módon értelmezzük újra az autó fogalmát, ugyanakkor nagyon drágák és nem alkalmasak hosszabb utakra, vagyis inkább a második vagy harmadik autó szerepét tölthetik be a családban. Különösen az elemek kevésbé gazdaságosak és nagyon súlyosak, ez jelentősen korlátozza a forgalmazásukat.

Ebből kiindulva született meg az igény egy sokoldalú modell kifejlesztésére, amelyet két ember a két ujjával felemelhet. A teljes modell 670 kg-t nyom, szemben az elektromos autók 1,5 tonnás súlyával. Ez a viszonylagos könnyedség teszi lehetővé a Solo-Duo számára a sokkal nagyobb gyorsulást. Ezenkívül azt is figyelembe vettük, hogy manapság egy autóban átlagban 1-1,5 személy utazik, és a menetidő nagy részében nem több, mint 80 km/h sebességgel: ezen adatok alapján sikerült felmérnünk, hogy egy hibrid jármű miképpen képes kielégíteni a vezetői igényeket, és ezek ösztönözték bennünket a SOLO-DUO megalkotására.

**Melyek a legjelentősebb különbségek a SOLO-DUO és egy konvencionális elektromos autó között?**

Az 500 köbcentit nem meghaladó motor, az átvitel hiánya, ugyanis minden kerék integrált motorral rendelkezik, vagyis egy négykerék-meghajtású autóról van szó, a napelemek a jármű tetején, amelyek egy napsütéses napon 15-20 kilométerre elegendő energiát képesek gyűjteni, a mindössze 60 darabból álló motor, szemben





a hagyományos motorokkal, melyek kb 200 darabból állnak... mindez csak néhány azon jellemzők közül, amelyek a Solo-Duót tökéletesen megkülönböztetik a kereskedelemben kapható autótípusoktól.

**Vannak-e további fejlesztéseik, amelyekkel felszerelnék az autót, ha kereskedelmi forgalomba kerülne?**

Igen, például felszerelhető pedálokkal, nemcsak a vezető, hanem az utasok számára is, így további energiatermelésre és mozgásra nyílna lehetőség munkából hazafelé menet. A modellt különböző méretekben is elő lehetne állítani:

- Solo, 3 személy számára;
- Duo, a családi autó 6 utas számára;



- Porto, a 3 személyes pick-up változat;
- Sport Car, a kétüléses változat.

**Beszéljünk inkább a MOVEO-ról, a "hordozható" kismotorról: hogyan sikerült olyan könnyűvé tenniük, hogy akár gurulós bőröndként is szállítható?**

A MOVEO-nak nincs karosszériája, ez egy 25 kg-os, héjszerkezetű szénzál-megerősítéses hordozható robogó: a legkönnyebb a világon (egy normál kismotor súlya 25–80 kg között van). Kb 45 km/órás sebességre képes, vagyis sokkal gyorsabb, mint egy elektromos bicikli: egy feltöltéssel 35 km-t lehet vele megtenni (egy óra alatt újratölthető), és a kiegészítő teleppel 70 km-es táv megtételére képes; mindössze 2 kilowattot fogyaszt 100 km-en, és nagyon kevés karbantartást igényel.

**Mire van szükségük, hogy megkezdjék a két jármű gyártását?**

Mostanáig 700 ezer eurót költöttünk a tervezésre, és két szabadalmaztatott prototípussal rendelkezünk, de 3 évre és 50 millió euróra van szükségünk, hogy elkezdhessük az autó gyártását; egy évre és 6 millió euróra ahhoz, hogy közepes üzemben elindíthassuk a MOVEO scooter gyártását. Ez utóbbihoz útjára indítottunk egy crowdfunding kampányt a jumpstartcity.com oldalon.

*Claudia Leporatti*

# Cultura, Made in Italy un motore sempre scoppiettante

*Cultura e Made in Italy, ingranaggi del "Sistema Italia". Il Ponte ne ha parlato con l'Ambasciatore d'Italia in Ungheria e con il Direttore dell'Istituto Italiano di Cultura di Budapest, che presentano Kaleidoscopio Italia 2013.*

Se il Made in Italy è il motore dell'economia italiana, probabilmente il suo carburante è la cultura che lo accompagna. Sì, perché quest'ultima non si trova soltanto tra le quattro mura di una biblioteca o di un'aula universitaria, e parlarne non significa necessariamente volgere lo sguardo al passato, ma

osservare il presente, capire quel modo di fare, di esprimersi e di produrre che permea il territorio nazionale e viaggia in modo dinamico oltre confine, tramite la manodopera, il "know how" e i prodotti italiani. "La cultura



- afferma l'Ambasciatore d'Italia in Ungheria Maria Assunta Accili - ha consentito di apportare alla produzione italiana quello speciale valore aggiunto che ha reso celebre il cosiddetto 'Made in Italy'. E' infatti l'ambiente culturale ricco di conoscenze, di tradizioni e d'arte che ha generato il fenomeno di un'ineguagliabile creatività, che ha alimentato il gusto e orientato le scelte dei consumatori e degli imprenditori favorendo l'innovazione e la crescita della ricchezza grazie a beni di forte contenuto culturale, estetico e tecnologico".

"Una delle caratteristiche degli italiani è l'abitudine istintiva a vivere il loro patrimonio culturale in quanto "dimensione", che si espande dovunque e che ha radici profonde", aggiunge il Direttore dell'Istituto Italiano di Cultura di Budapest Gina Giannotti, che delle connessioni tra sapere e saper fare ha fatto argomento centrale di diverse iniziative, tra cui i seminari "Sguardi sull'Italia di Oggi", che hanno evidenziato in vari modi i legami di idee, mentalità e istruzione con artigianato, design ed industria. Dal 18 al 20 ottobre 2013 la sede dell'Istituto Italiano, che fino al 1902 ospitò il Parlamento ungherese, sarà ancora di più punto di riferimento dell'Italia presente in Ungheria, anzi ne sarà la vetrina. Si chiama



"Kaleidoscopio Italia" la tre giorni di eventi ed esposizioni dedicate al Made in Italy e alla cultura italiana: oltre quaranta espositori rappresenteranno settori tra cui industria automobilistica e non solo, moda, istruzione, enogastronomia, servizi, arredamento ed immobiliare, mentre un programma ricco di incontri, film e animazione intratterrà il pubblico di tutte le età.

I giorni scelti per questa iniziativa sono gli stessi della Settimana della lingua italiana nel mondo, iniziativa che coinvolge tutti gli Istituti Italiani di Cultura del mondo. "Kaleidoscopio - ha spiegato Gina Giannotti - pensiamo rappresenti il momento ideale per riunire tutte le componenti italiane presenti a Budapest e per alimentare ulteriormente l'attenzione sulla nostra lingua, la sua ricchezza culturale e la sua importanza quale strumento efficace di conoscenza dell'Italia. Questa occasione, inoltre, rafforzerà e valorizzerà la presenza italiana in Ungheria ed il positivo apporto in termini di idee e di esperienze offerto da affermate realtà quali banche, imprese e piccola imprenditoria italiana che, con coraggio e tenacia, opera da tempo in questo Paese".

Kaleidoscopio Italia 2013 è organizzato dall'Istituto Italiano di Cultura con il patrocinio dell'Ambasciata d'Italia in Ungheria e con la collaborazione dell'ICE (Agenzia per la Promozione all'Estero e l'Internazionalizzazione delle Imprese Italiane) e della Camera di Commercio Italiana per l'Ungheria. Partecipano fattivamente anche numerosi operatori pubblici e privati italiani presenti a Budapest, oltre ai Dipartimenti di Italianistica delle Università di Budapest, Pécs, Szeged, Debrecen e alle scuole italiane presenti in Ungheria. "Il concetto di base è nato nel 2012 - ricorda il Direttore dell'Istituto Italiano di Cultura - quando Kaleidoscopio Italia è stato il nome di un'iniziativa che ha visto, oltre alla premiazione dei migliori studenti ungheresi impegnati nello studio della lingua italiana (l'evento si terrà anche quest'anno, il 18 ottobre alle 17.30, ndr.), anche la partecipazione di un importante numero di realtà italiane. Nel 2013, nell'ambito della stagione italo ungherese, abbiamo deciso di dare uno slancio di gran lunga maggiore a Kaleidoscopio, che ha lo scopo di riunire, nell'arco di tre giorni, il meglio delle eccellenze italiane garantendo inoltre al pubblico una serie ininterrotta di eventi ed iniziative culturali ed enogastronomiche, atelier per

bambini e corsi di cucina, cinema italiano e mostre fotografiche sui luoghi più belli d'Italia".

Grandi realtà aziendali italiane, ma anche piccole, a definire quel Made in Italy che, sempre secondo l'Ambasciatore italiano in Ungheria "è espressione di uno stile di vita non solo necessariamente legato ai marchi d'alta gamma che si rivolgono a fasce di acquirenti molto particolari, ma che è proprio anche di un sistema nazionale nel suo complesso, che può favorire la diffusione dei beni di consumo intermedi di buona qualità adatti a tutte le esigenze all'interno di un mercato complesso ed articolato quale è quello ungherese. Inoltre, mutatis mutandis, il metodo italiano può fornire un modello di riferimento per lo sviluppo delle relazioni, non solo commerciali, ma anche industriali e di ricerca utili al rilancio dei processi manifatturieri".

Un impegno preciso, quello di cui si sono fatte carico le istituzioni italiane in Ungheria con Kaleidoscopio, che consiste in uno sforzo sinergico finalizzato a far conoscere, accanto ai nomi più noti, la grande varietà delle offerte disponibili sul mercato del Made in Italy. "La presentazione sistematica degli investimenti - conclude l'Ambasciatore - e delle realtà industriali e commerciali italiane permette al pubblico non solo di percepire l'importanza della nostra presenza, ma anche di esplorare il mondo variegato dei beni e delle opportunità d'affari disponibili. E se - continua l'Ambasciatore - a volte è difficile tracciare una precisa linea di demarcazione tra la promozione culturale e quella economico-commerciale, la collaborazione tra Istituto Italiano di Cultura, Camera di Commercio ed Agenzia ICE consente di ottimiz-



zare l'uso delle risorse e di migliorare la proiezione complessiva del sistema Paese".

*Claudia Leporatti e Federico Paoletti*



# Kultúra, Made in Italy – a mindig robogó motor

*Kultúra és Made in Italy, az "Itália promóció" fogaskerekei. A Ponte Olaszország magyarországi nagykövetével és a budapesti Olasz Kultúrintézet igazgatójával beszélgetett róla, akik bemutatták a Kaleidoszkóp Itália 2013-at.*



Míg a Made in Italy az olasz gazdaság motorja, a mellé társuló kultúra valószínűleg a hajtóanyaga. Így van ez, hiszen az utóbbi nem csak a könyvtárak vagy az egyetemi előadótermek négy fala között létezik, s erről beszélni nem azt jelenti föltétlenül, hogy tekintetünket a múltba fordítjuk, hanem, hogy a jelenre figyelünk, felfedezzük azt a hazánk egészét átható cselekvés-, kifejezés- és gyártásmódot, amely az olasz munkaerő, a "know how" és a termékek által dinamikusan határainkon túlra is eljut. "A kultúra – mondja Olaszország magyarországi nagykövete, Maria Assunta Accili – felruházta az olasz produktumot azzal a speciális hozzáadott értékkel, amely híressé tette az úgynevezett 'Made in Italy'-t. Ugyanis a szakértelem, hagyományok és művészetekben gazdag közeg generálta azt az egyedülálló kreativitást, amely a fogyasztók és a vállalkozók ízlését fejlesztette és befolyásolta döntéseiket, és a markáns kulturális, esztétikai és technológiai tartalmú javaknak köszönhetően elősegítette az innovációt és a meggazdagodást".

"Az olaszok egyik jellemző tulajdonsága ösztönös szokásuk, hogy "dimenzióként" élik meg kulturális örökségüket, s ez a dimenzió mindenre kiterjed és mély gyökerei vannak" – teszi hozzá a budapesti Olasz Kultúrintézet igazgatója, Gina Giannotti, aki a 'tudni' és a

'megcsinálni tudni' összefüggését választotta több rendezvény központi témájául, köztük a "Pillantás a mai Olaszországra" című szemináriumsorozatnak is, melynek alkalmi más-más szemszögből hangsúlyozzák az ötletek, a mentalitás és az intézmények kapcsolatát a kézművességgel, a formatervezéssel és az iparral. Ezenkívül 2013 október 18-a és





20-a között az Olasz Kultúrintézet, melynek épülete 1902-ig a magyar parlament képviselőházának székhelye volt, még inkább Olaszország magyarországi jelenlétének fő színtere, mi több, a kirakata lesz. "Kaleidoszkóp Itália" a címe a Made in Itálnak és az olasz kultúrának szentelt háromnapos rendezvénysorozatnak és kiállításoknak: negyvennél is több kiállító képviseli a különféle ágazatokat, köztük az autóipart, de nemcsak azt, hanem a divatot, az intézményeket, a borászatot, a szolgáltatásokat, a belsőépítészeti és az ingatlanszektort, miközben találkozókban, filmekben, animációkban gazdag program szórakoztat minden korosztályt.

Ugyanazokon a napokon zajlik majd ez az esemény, amikor az Olasz nyelv hete a világban, ez utóbbi egy olyan kezdeményezés, amelyben a világ valamennyi Olasz Kultúrintézete részt vesz. "Úgy gondoljuk, – fűzi hozzá Gina Giannotti – a "Kaleidoszkóp" az ideális pillanatot jelenti arra, hogy egyesítsük a Bu-

dapesten jelen lévő valamennyi olasz entitást, hogy még inkább tápláljuk a nyelvünkre, annak kulturális gazdagságára irányuló figyelmet és hangsúlyozzuk fontosságát mint Olaszország megismerésének hatékony eszközét. Ez az alkalom továbbá erősíti majd és felértékeli a magyarországi olasz jelenléte és a tapasztalatokban megnyilvánuló pozitív többlettartalmat, amelyet az olyan immár megszilárdult cégek képviselnek, mint az olasz bankok, vállalatok és kisvállalkozások, amelyek bátran és kitartóan jó ideje működnek már ebben az országban".



A Kaleidoszkóp Itália 2013 programot az Olasz Kultúrintézet szervezi Olaszország magyarországi Nagykövetségének támogatásával és az ICE – Olasz Külkereskedelmi Intézet – valamint a Magyarországi Olasz Kereskedelmi Kamara közreműködésével. Tevékenyen részt vesz a programban számos Budapesten jelen lévő olasz magán- és állami intézmény is, továbbá bekapcsolódnak a budapesti, a pécsi, a szegedi és a debreceni egyetemi olasz tanszékek és a Magyarországon működő olasz iskolák. "Az alapötlet 2012-ben született meg – emlékszik vissza az Olasz Kultúrintézet igazgatója –, akkor a

Kaleidoszkóp Itália egy olyan kezdeményezés elnevezése volt, amelyen a legjobb olaszul tanuló magyar diákoknak osztottunk ki díjakat (ezt az eseményt idén is megtartják, október 18-án, 17.30-kor, a szerk.), és amelyben jelentős számban vettek részt olasz intézmények. 2013-ban, az Olasz-Magyar Évad kacsán úgy határoztunk, hogy jóval nagyobb lendületet adunk a Kaleidoszkópnak, amelynek célja, hogy a három nap során Olaszország legjavát hozza közelebb a közönséghez folyamatosan zajló kulturális és enogasztronómiai események és programok, gyerekek számára rendezett foglalkozások, főző-





tanfolyamok, olasz mozifilmek és Olaszország legszebb helyeit bemutató fotókiállítások által. Nagy és kisebb olasz vállalatok együttesen határozzák meg azt a Made in Italyt, amely Olaszország magyarországi nagykövete szerint "egy olyan életstílusnak a kifejeződése, amelynek szükségszerűen nemcsak a legnagyobb márkákhoz van köze, melyek nagyon különleges vásárlóréteget szólnak meg, hanem egy nemzeti sajátosság is a maga teljességében, amely elősegítheti a középkategóriás, jó minőségű fogyasztási javak elterjedését, amelyek minden

igénynek megfelelnek még egy olyan összetett és szerteágazó piacon is, mint a magyar. Ezenkívül, *mutatis mutandis*, az olasz módszer modellt kínálhat a kapcsolatok fejlesztéséhez is, nemcsak kereskedelmi, hanem ipari és kutatási téren is, ami hasznos lehet a könnyűipar folyamatainak fellendítésében is".

A Kaleidoszkóp határozott elköteleződés a Magyarországon jelen lévő intézmények részéről, amely összehangolt erőfeszítésben nyilvánul meg azzal a céllal, hogy a Made in Italy piacán megjelenő legismertebb nevek mellett bemutassák a rendelkezésre álló legváltozatosabb kínálatot. "A beruházások és az olasz ipari és kereskedelmi cégek módszeres bemutatása – zárja a Nagykövet – nemcsak azt teszi lehetővé a közönség számára, hogy felfigyeljen jelenlétük jelentőségére, hanem hogy felderítse az elérhető üzleti lehetőségeket és javakat. És ha olykor nehéz is határozott választóvonalat húzni a kulturális és a gazdasági-kereskedelmi promóció között – folytatja a Nagykövet –, az Olasz Kultúrintézet, a Kereskedelmi Kamara és az ICE együttműködése segít a lehető leghatékonyabban felhasználni a tartalékokat és javítja az országpromóció komplex hatását".



**Claudia Leporatti és Federico Paoletti**



**ITL GROUP**  
YOUR GATE TO HUNGARY

**L'IMPRESA È LA PASSIONE CHE CI UNISCE**

Alberto Ascari  
Monza 1954

**DAL 1995 I NOSTRI CONSULENTI SONO L'ANIMA DEL VOSTRO SUCCESSO**

