

ropea definitiva per competir amb el Japó, obrint pas a una decisió final entre tots els socis que havia de ser molt ràpida. L'impàs posterior, que durà quasi dos anys, no deixa de reforçar la impressió que ens trobem, sobretot, davant un conflicte polític, si bé és cert que això és el que succeeix normalment en projectes d'aquesta dimensió. Cal recordar per exemple el cas de la selecció de l'Estat de Texas en l'elecció de la ubicació del *Superconducting Súper Collider* (SSC) americana, posteriorment cancel·lat.⁴³

5.5 Polítiques de clúster o de reforç sectorial

El sector de l'automoció és extraordinàriament important a Catalunya. A part de les fàbriques de Seat (filial del grup VW) i Nissan, són moltes les indústries que operen en aquest sector. Seat tenia una capacitat de quasi mig milió de vehicles a l'any, quasi 900 proveïdors (més del 30% espanyols), i es calcula que depenien d'ella 20.000 llocs de treball directes i 80.000 indirectes. Nissan, per la seva part, fabricava unes 175.000 unitats de diferents tipus, incloent tot-terrenys i furgonetes. El conjunt constituïa doncs un important clúster en el que es desenvoluparen tot un conglomerat d'indústries —autòctones i multinacionals— amb empreses com FICOSA, empresa familiar catalana que el 2005 facturà 774 milions d'euros i donà treball a una plantilla de 6.300 persones en les seves fàbriques repartides en els cinc continents. El conjunt es reforçava amb diferents líders en vehicles industrials, autocars i motocicletes. En alguns casos, com per exemple el de les carrosseries d'autocars, aparegueren curiosos microclústers extraordinàriament concentrats territorialment (Arbúcies) que agrupaven diferents empreses molt especialitzades.

No és necessari descriure amb detall els cíclics problemes d'aquest sector als països més desenvolupats per justificar els nombrosos maldecaps del sector públic derivats de l'amplitud i diversitat de l'automoció

43. Vegeu per exemple <http://www.hep.net/ssc/>

a Catalunya. Certament, també fou l'origen de nombrosos èxits de captació d'inversions estrangeres, però en general, com a sector madur i molt competitiu, l'obsessió del govern hagué de ser el reforç sistemàtic de la sofisticació de les empreses a fi de mantenir la seva competitivitat en un entorn d'avantatges salarials —i en general de costos— decreixent. En aquest esquema s'explica l'ubicació d'una de les oficines exteriors del CIDEM, concretament la de Stuttgart.

Això portà a una de les operacions de major envergadura en política industrial impulsades pel govern català, la creació d'un centre tecnològic d'alt nivell per a l'automoció. El projecte s'inicià ja als 80, encara que la seva materialització tingué lloc entre el 1990 i el 2000. Es tracta de l'IDIADA (Institut d'Investigació Aplicada de l'Automòbil), un complex de pistes de prova i laboratoris ubicat a cavall entre tres municipis (per les seves dimensions), i en el que s'invertiren més de 100 milions d'euros cofinançats amb fons europeus del FEDER. La vida de l'IDIADA començà l'any 1971, quan fou creat per la Universitat Politècnica de Catalunya. Des del 1990, era una empresa de la Generalitat de Catalunya.

És una de les majors instal·lacions europees dedicades a la investigació, desenvolupament, assaig i homologació de vehicles. Els seus assajos abasten des de vehicles complets fins a qualsevol dels seus components. Sempre treballen per encàrrec. Els seus clients són els principals fabricants del sector a tot el món. És un dels pocs laboratoris acreditats amb capacitat per realitzar tots els assajos d'homologació de la Unió Europea, així com per nombrosos països asiàtics, sud-americans i de l'Orient Mitjà. El fabricant pot llogar les instal·lacions que precisa i realitzar, amb el seu propi equip, les proves que considera oportunes, o bé era el personal de l'IDIADA el que desenvolupava el treball, d'acord amb les especificacions del client o elaborant un projecte.

L'IDIADA compta amb unes completes i avançades instal·lacions entre les que destaquen les pistes de proves, els laboratoris d'assaig per acústica i vibracions, la denominada línia motriu i emissions contaminants, el departament de disseny i anàlisi estructurals i el laboratori de

proves de xoc. Entre les seves característiques més importants, destaca la seva ubicació geogràfica, perquè, degut a la baixa pluviometria, elevat nivell d'insolació, hiverns suaus i pressió atmosfèrica molt pròxima a la del nivell del mar, permet realitzar una àmplia gamma de proves durant tot l'any.

Les instal·lacions més espectaculars i potser més interessants són les pistes de proves. El complex està format per diferents pistes especialitzades: d'alta velocitat, de soroll, de tot terreny, de rampes, de fatiga, de frenat en recta, plataformes dinàmiques, les pistes de rampes, *handling*, etc. Totes foren dissenyades i construïdes d'acord amb el tipus d'assaig al que estaven destinades. La pista més llarga, amb 7.560 metres de longitud, és la denominada d'alta velocitat, oval, amb rectes de 2 km, en la qual el quart carril de les seves dues àmplies corbes té un peraltat tal, que es pot arribar una velocitat de 200 km/h sense forces laterals. Les proves de frenada es realitzen en quatre superfícies de diferents materials que, al mullar-se, adquireixen l'adherència del gel, la pluja o la neu. En altres, es pot reproduir el grau de corrosió que els cotxes pateixen en països amb terrenys molt pantanosos o amb períodes de pluges torrencials, etc.

L'IDIADA disposa d'uns equips i instal·lacions que li permeten realitzar estudis i assajos ambientals de tot tipus. Quant a sorolls, les tècniques utilitzades van des de les més bàsiques, mitjançant la instal·lació d'un micròfon a l'exterior del vehicle, fins a les més avançades, capaces de gravar els sorolls i reproduir-los en tres dimensions. Per mesurar les emissions contaminants, l'IDIADA compta amb un laboratori d'emissions únic a l'Estat espanyol. També tenen una cambra per assajos d'evaporació d'hidrocarburs per vehicles complets.

Una de les últimes instal·lacions que va posar en marxa l'IDIADA fou el laboratori de *crash* o proves de xoc. Dues llargues pistes d'acceleració de 160 i 90 metres, respectivament, que convergeixen simètricament al centre, són l'escenari per les representacions que diàriament es realitzen i en les que els actors principals són els vehicles i els *dummies*. Aquest escenari compta amb un fossat de filmació i una bascada al sostre, on es col·loquen els focus —en total 22 focus de 4.000

watts cadascun, amb el que s'aconsegueix una lluminositat igual a la llum del dia— i les càmeres de filmació d'alta velocitat —fins a deu càmeres, amb una velocitat màxima de filmació de 3.000 exposicions per segon—. El mur o bloc d'impactes, contra el que xoquen els vehicles, té un pes de 130 tones, es mou sobre uns coixins d'aire i pot rotar fins a 30 graus. Els cotxes són propulsats per un sistema capaç de llançar un vehicle de 3,5 tones a 110 km/h contra el bloc d'impactes o dos vehicles de 3,5 tones a 65 km/h, per portar a terme proves de cotxe contra cotxe. Els vehicles van equipats amb sistemes de recollida de dades de 150 canals d'entrada simultània i els *dummies* són capaços de recollir fins a 100 mesuraments diferents.

La confidencialitat és lògicament un dels aspectes que més es cuida. No es pot accedir a les seves instal·lacions amb càmera fotogràfica —ni tan sols amb autorització—; les pistes de prova estan rodejades per vegetació i arbres —per impedir la seva visió des de l'exterior—; i fins i tot disposa de radars que avisen de possibles elements que sobrevolin les instal·lacions amb temps suficient per ocultar prototips en prova.

Amb el temps, l'IDIADA s'ha anat consolidant com un dels centres tecnològics d'automoció de referència a nivell mundial, fins el punt que la seva facturació permeté procedir a privatitzar la seva gestió el 1999 i acabà aconseguint el seu autofinançament total.⁴⁴ Ja no solament es tractava d'un centre d'assajos en els seus laboratoris, sinó que el seu equip humà acumulava un *know-how* tal que li permetia oferir serveis d'R+D i enginyeria en múltiples àmbits: disseny estructural, simulació per ordinador, etc. Per tant, seria lògic tractar de l'IDIADA en un apartat posterior sobre innovació, ja que és una infraestructura tecnològica notable. No obstant, en la seva gènesi, el criteri principal fou reforçar l'atractiu de Catalunya per la indústria de l'automòbil, i com a tal jugà un rol de referència en el tema de la captació i consolidació d'inversió estrangera.

44. Serveix per il·lustrar aquest èxit el fet que la facturació hagi passat de 29,6 a 48,9 milions d'euros entre el 2002 i el 2005, i la seva plantilla de 337 a 520 persones en els mateixos anys (*El País*, 7 de juliol de 2006, pàgina 39).

Durant aquest període, un dels principals fabricants ubicats a Catalunya travessà una difícil situació que li feu qüestionar la seva activitat en aquest territori. La situació fou tan complicada que obligà a les administracions estatal i nacional a un esforç excepcional per garantir la continuïtat del volum d'activitat de la marca. Seria prolix exposar amb detall tot el procés, però el fet és que no solament s'evità una reducció d'activitat, sinó que a més es va aconseguir que es creés un centre tècnic que al 2003 ocupava a dos milers de persones i treballava, sobretot, per la casa matriu del grup. Hagués estat aquest el cas sense l'IDIADA? És una qüestió que s'ha debatut en diferents ocasions, i és significatiu que els coneixedors de les interioritats del tema coincideixin unànimement en que l'IDIADA fou clau perquè el sector continués sent a Catalunya el que és.

L'IDIADA no és l'únic exemple d'iniciativa governamental per reforçar l'atractiu d'un determinat sector, encara que potser és el més espectacular. Una llista exhaustiva seria avorrida, ja que existeixen exemples en quasi tots els sectors de cert pes. Per això, se citarà únicament un altre exemple referit al sector químic, degut a més a més que permet introduir un element específic del rol de l'administració a l'economia: el d'àrbitre o home bo que garanteix el *fair play* entre parts. Això és crític quan s'aborden projectes compartits per protagonistes el rol dels quals és competir entre sí, com és el cas de les empreses d'un mateix sector.

Es tracta del *rack* de Tarragona. Al sud d'aquesta ciutat es troba un dels més importants complexos petroquímics del sud d'Europa, en el que hi són presents diverses de les principals multinacionals del sector: 31 empreses en una extensió de més de 1.400 hectàrees, amb una ocupació directa de quasi 6.000 persones, i una producció anual d'uns 18 milions de Tm de diferents tipus de productes d'un valor superior als 6.000 milions d'euros. La connexió amb el port de Tarragona, element clau amb aquests volums en joc, fou resolta mitjançant un consorci impulsat per l'administració catalana, que construí un *rack* de canonades, inaugurat el 1998, que requerí una inversió de 3.000 milions de pesetes d'aleshores (21,3 milions d'euros del 2003). Junt amb d'altres ac-

tuacions, fou un element que ajudà a tancar amb èxit la captació de diverses noves inversions a la zona (tant ampliacions de capacitat com noves plantes, i en alguns casos, línies completament noves de productes). En un sector com la indústria química, a més, aquesta continuïtat en el flux de noves inversions i equips tingué incidència no solament econòmica, sinó també mediambiental i de seguretat; això es posà de manifest per l'explosiu creixement de l'activitat turística i recreativa a l'entorn immediat del polígon industrial.⁴⁵

5.6 Evolució temporal de les polítiques de captació d'inversions

L'activitat del CIDEM ha anat evolucionant a mesura que ha anat canviant el perfil de les inversions captades, i per tant la seva forma de treballar per atreure noves inversions. Inicialment, el perfil típic a captar era el d'una empresa, freqüentment de fora d'Europa, que pretenia facilitar el seu accés al mercat europeu mitjançant noves instal·lacions productives a ubicar en països amb els millors costos possibles i amb la perspectiva de la seva pròxima integració a la CE. Catalunya, en ser l'Estat espanyol candidat a nou Estat membre de l'aleshores Comunitat Europea, oferia un equilibri ideal, complementat a més amb unes subvencions que en alguns casos representaven una fracció significativa de les inversions requerides. Fou l'època del desembarcament massiu d'empreses japoneses, coreanes..., i de fet, fou anàleg al que està succeïnt ara amb els nous membres de la UE ampliada.

A mesura que l'economia catalana evolucionava, també anaven canviant els seus factors de competitivitat, fet pel qual també s'havia de canviar l'enfocament de les polítiques de captació d'inversió. Poc a

45. Aquest comentari no implica l'absència de conflictes. A l'estar en contacte directe, el creixement simultani d'ambdós tipus d'activitat genera inevitablement una confrontació, ja que competeixen per un mateix territori. El que és un fet, no obstant, és que tant la química com el turisme han crescut molt i en paral·lel durant el període treballat, en contraposició a la imatge que normalment es té d'ambdós tipus d'indústries.