

Cataluña I+D+i

Investigar tiene recompensa

El reto es aguantar el frenazo económico sin reducir el gasto en innovación

MANUEL ÁNGEL-MÉNDEZ

Aguantar el frenazo económico sin reducir el gasto en innovación. Éste será el gran reto para las compañías catalanas durante 2009 y buena parte del año que viene. Las partidas en investigación, desarrollo e innovación (I+D+i) son probablemente las más estratégicas para seguir a flote en el futuro. En palabras de Ángel Ramírez, presidente de GTD, multinacional catalana que suministra alta tecnología a gigantes como Airbus y Boeing, la decisión es clara: "Si no mantenemos esta inversión, nuestros clientes no nos pasarán ni un solo pedido".

Cataluña puede presumir de cifras potentes. En 2007, el 1,48% del PIB se destinó a tareas de I+D, frente al 1,27% de la media española. El objetivo de la Generalitat es alcanzar el 2% el año que viene y el 3,5% en 2020. Sectores como el agroalimentario, biomedicina, supercomputación o automoción están fuertemente arraigados y lideran las exportaciones de alto componente tecnológico. En total, existen 10.500 empresas innovadoras, por delante de Madrid y Andalucía, con un gasto privado en I+D que supone el 63% del total.

Con la crisis, el temor es que los números se derrumben. Para evitarlo, algunas empresas apuestan por repartir el esfuerzo inversor. "Favorecemos políticas de innovación abierta, es decir, desarrollamos ideas conjuntamente con centros tecnológicos y universidades que luego integramos en nuestro catálogo", explica Jaume Carol, director general operativo de Fluidra, compañía con sede en Sabadell y presente en 28 países especializada en el tratamiento del agua para uso industrial y de ocio. Su facturación el año pasado superó los 650 millones de euros, el 0,7% menos que en 2007. El 1,7% se destina a I+D. "El entorno es complicado, pero vamos a luchar por mantener ese porcentaje. Es una partida estratégica para salir reforzados". Sus innovaciones, como piscinas flotantes, utilizadas en los tres últimos campeonatos mundiales de natación de Manchester, Melbourne y Shanghai, o la integración de tecnología de iluminación LED en fuentes urbanas, le han permitido evitar caídas de ingresos mayores.

Según Ángel Ramírez, de GTD, la inversión en I+D es una obligación independientemente de la crisis. "Países como Alemania saldrán antes que nosotros por su fuerte inversión en innovación. No nos podemos permitir recortes".

Con una plantilla de 350 ingenieros y presencia en cuatro países, la investigación de GTD se

centra en mejorar la seguridad interior de los aviones o en desarrollar programas que maximizan las frecuencias de despegue y aterrizaje en los aeropuertos. Su tecnología se ha incorporado en el lanzador *Ariane 5* y la nave espacial *Soyuz*. Dedicán el 6% de su facturación, 50 millones, a I+D. La mayoría de ese esfuerzo inversor proviene de la propia empresa. "Mis competidores en Francia reciben casi el 50% en subvenciones. En mi caso no llega al 30%. El Centro para el Desarrollo Tecnológico Industrial (CDTI) funcionan muy bien, pero falta dinero".

En el sector industrial, fuertemente golpeado por la crisis, el I+D pasa por ser la única vía para diversificar y compensar la caída de ventas. "Seguir creando nuevos productos e ideas es lo que nos mantiene la moral y la esperanza", explica Pere Ba-

"Nos salva haber invertido siempre en investigación", afirma el fundador de Recam Láser

rrios, fundador de Recam Láser, compañía especializada en corte de metales con láser, con siete filiales en España y cuatro en Latinoamérica. "No estamos en peligro, pero los tres primeros meses del año han sido mucho peores a todos los niveles. Nos salva haber invertido siempre en I+D. Ahora vemos los frutos".

Recam Láser dedica el 6% de sus ventas, 8,5 millones de euros, a innovación, muy por encima de la media del sector, en torno al 1,5%. Con más de 5.000 clientes, acaba de lanzar al mercado un láser de bajo coste tras años de diseño. Uno normal puede llegar al millón de euros. El modelo de Recam Láser cuesta sólo 99.000. Dará una oportunidad a miles de empresas que hasta ahora no se podían permitir

Coches eléctricos para salir del bache

"Si queremos salir pronto del bache hay que poner algo nuevo sobre la mesa. Por ejemplo, invertir en el desarrollo de coches eléctricos. Una vez pase el temporal, estaríamos a la cabeza". Es una de las salidas que propone Julio Elvira, presidente de Mazel Group, multinacional catalana de ingeniería y diseño en el sector aeronáutico y de automoción. "Nosotros ya estamos en ello, creando sistemas de control e inteligencia para los coches del futuro". Sin esa visión, Mazel Group tal vez hubiera desaparecido hace



Instalaciones de Lipotec en Gavà (arriba) y Mazel Group en Abrera. / SUSANNA SÁEZ

incorporar esta tecnología. "Son proyectos largos, no te salvan el ejercicio, pero te ayudan a sobrevivir", dice Barrios.

Según Giulio Ruffini, consejero delegado de Starlab, afincada en Barcelona y dedicada al I+D aeroespacial y neurocientífico, otro factor añadido a la dificultad

de apostar por la investigación es el cultural. "Muchas no tienen asumida la importancia de la innovación. No da frutos de un día para otro, es una inversión a largo plazo y difícil de mantener". Starlab desarrolla tecnología capaz de monitorizar desde el espacio el avance de

manchas en el mar o la nieve en las montañas. Su última patente en el campo de la neurociencia es un prototipo de casco con electrodos que permite predecir ataques severos de epilepsia o manejar ordenadores con el pensamiento.

Confiar en el largo plazo ha sido lo que le ha permitido al sector de la biotecnología consolidarse en Cataluña. Tras fuertes inversiones públicas y privadas, hoy cuenta con casi 70 empresas punteras en Europa. Una de ellas, Lipotec, especializada en el desarrollo de moléculas cosméticas, ha logrado hacerse un hueco a nivel mundial. Facturan 40 millones de euros y dedican el 25% a I+D. Su próximo avance será producir cosméticos a partir de microorganismos marinos. "Lanzamos cuatro o cinco productos nuevos cada año", asegura su director general, Juan Carlos Escudero. "En un año empezamos a notar los ingresos en la cuenta de resultados".

tiempo. Hoy cuenta con presencia en 13 países, 1.500 empleados y factura 80 millones de euros. El 9% va a I+D. Casi la mitad de sus ingresos proviene del sector de la automoción, uno de los más castigados. Su solución ha sido diversificar, trasladar el conocimiento adquirido a la aeronáutica.

Ahora trabajan para BAE Systems, Airbus o EADS. "Aportamos 300 ideas para diseñar los interiores del Airbus A350 y decidieron patentar 20. Es sólo el 5%, pero hay que estar ahí". También han saltado a las energías renovables, diseñando enormes aspas para las turbinas eólicas, y en proyectos de energía nuclear. Lo que falta, dice, es no presentar a la industria como un agente negativo, contaminante.