

GALICIA

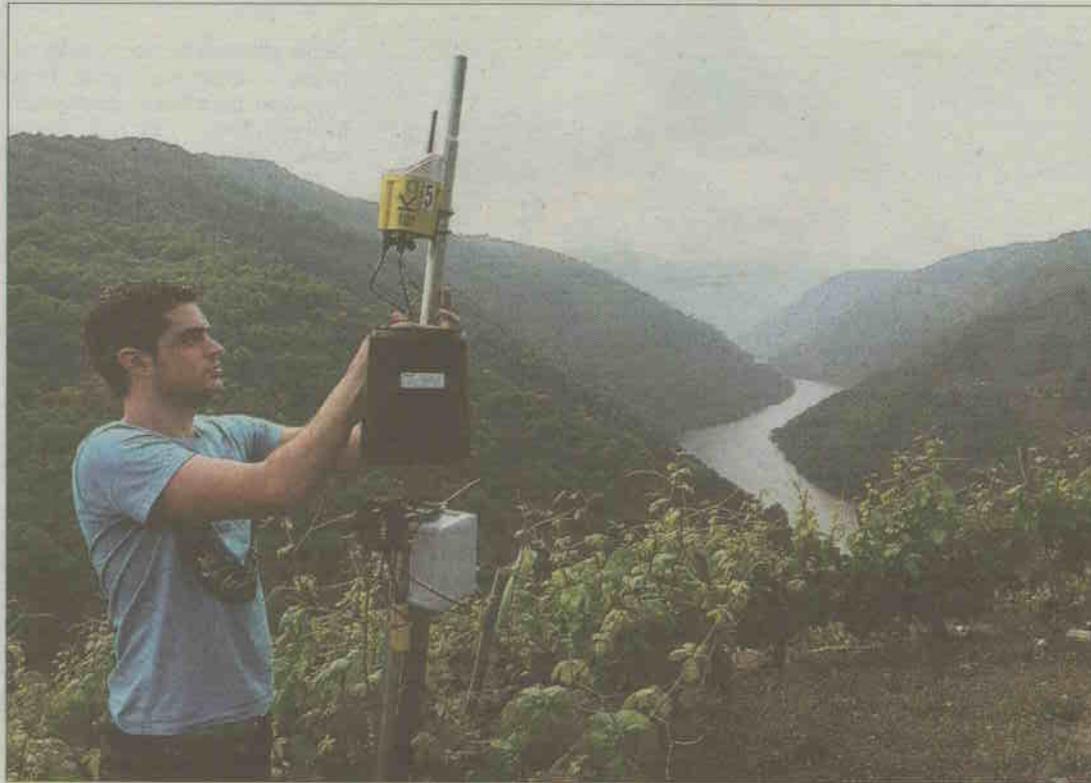
El Instituto Tecnológico demuestra la rentabilidad del I+D en tiempos de crisis

Aumentó su volumen de negocio un 35% y benefició a más de 200 empresas

JOSÉ LUIS ESTÉVEZ
Santiago

Que alguien consiga un incremento del volumen de negocio del 35% en unos tiempos donde la crisis económica se cobra víctimas en forma de empresas en quiebra todos los días no deja de resultar un pequeño milagro. El mérito todavía es mayor si este aumento de facturación no se ha alcanzado con planes especulativos sino promoviendo el desarrollo de proyectos innovadores y apostando por traer a Galicia conocimientos y tecnología que puedan exportarse posteriormente. El Instituto Tecnológico de Galicia (ITG), que este año cumple 20 años de vida, ha conseguido algo que tiene visos de continuidad dado el gran número de proyectos en áreas muy diversas que sigue apoyando.

“Nuestra labor primordial es traer conocimiento a la empresa gallega”, explica el director general del ITG, Carlos Calvo, quien explica que la clave del éxito obtenido por el instituto en los últimos tiempos estriba en su “versatilidad” que le lleva a participar en proyectos de sectores muy distintos entre sí. “Otra de las cosas que sabemos hacer muy bien es establecer redes de colaboración”, señala. El ITG es una fundación sin ánimo de lucro que cuenta con un patronato en el que están presentes varios colegios de ingenieros y arquitectos, así como la Confederación de Empresarios (CEG), las tres universidades y la Xun-



Un operario instala un sensor en los viñedos de la bodega Guímaro, en la Ribeira Sacra.

ta. La última incorporación ha sido el Colegio Oficial de Ingenieros Agrónomos de Galicia.

El mecanismo de funcionamiento del ITG puede ser tanto el desarrollo de soluciones propias para un problema que afecte a un sector del tejido empresarial, como el apoyo a un proyecto de I+D que ya se esté desarrollando y que se considere de utilidad pública. El instituto cuenta con una plantilla de medio

centenar de investigadores.

Entre los proyectos en los que ha participado el ITG en los últimos tiempos destaca el Breeam, método de evaluación y certificación de la sostenibilidad líder en el mundo, que el instituto ha contribuido a adaptar a las particularidades y normativa que rigen a la construcción en España. Este sistema ya se está aplicando en diversos edificios de la Península como la

Torre Agbar de Barcelona o el Palexco de A Coruña. Un edificio certificado por Breeam puede llegar a reducir su consumo energético entre un 30 y un 70%. Breeam cuenta con dos décadas de experiencia y 200.000 edificios certificados en todo el mundo.

Pero ITG participa también en proyectos tan diversos como el desarrollo de una herramienta de marketing de precisión pa-

ra una importante cadena de supermercados del País Vasco, o el desarrollo de sensores en viñedos de la Ribeira Sacra para la monitorización de los parámetros críticos de la vid y de los terrenos en los que crece.

El año pasado ITG participó en la gestión de 42 proyectos por importe superior a los cuatro millones de euros. Casi la mitad de ellos corresponde al área de I+D, principalmente en las líneas de eficiencia energética, redes y comunicaciones inalámbricas y sostenibilidad de la edificación. El instituto desarrolló además 24 proyectos de transferencia tecnológica y prestó servicios y asistencias técni-

“Nuestra labor primordial es traer conocimiento a la empresa gallega”

cas a 152 empresas. Un total de 260 empresas (un 80% gallegas) se han beneficiado del trabajo del ITG, que facturó 1,9 millones y que reinvertirá el beneficio obtenido en otros proyectos.

Aunque se muestra optimista sobre el futuro del ITG, Calvo es consciente de las dificultades existentes para apostar por la I+D y cree necesario avanzar hacia un escenario en que la investigación no tenga que ser subvencionada. “Vamos a tener dificultades porque los fondos europeos van encaminados cada vez más hacia proyectos más grandes y no sé si en Galicia podremos hacerlos. Se ha optado por un modelo de apoyar la I+D de las empresas y creo que eso es un error porque habría que apostar por crear una infraestructura para favorecer la innovación”, indica Calvo.

¡Más cemento, es la política!

XOSÉ MANUEL
PEREIRO



Días pasados hemos experimentado una auténtica *inaugurorrea* infraestructural. Presentaciones, licitaciones, adjudicaciones, primeras y últimas piedras de caminos, canales, puertos, aeropuertos y la gama completa de obra civil. Todo con la natural satisfacción de fuerzas vivas, el legítimo orgullo de las autoridades (o la envidia, dependiendo de la orientación política) y el aplauso mediático. Sin embargo y pese a todo ello, no son temas que

de la abundancia de proyectos prometidos no en base a la satisfacción de necesidades reales, sino como compensación dádiosa por una catástrofe. Los políticos prometen puentes aunque no haya río, reconocía Nikita Kruschev, a pesar de que no dependía precisamente del favor del electorado.

Y en ello seguimos. Pese a que uno de cada dos gallegos vive en un radio de 15 kilómetros del centro de las ciudades, el transporte público de cercanías ni alcanza la eficacia de aquellas rutas de coches de línea diseñadas para entierros y *cabodanos*. Al contrario, las necesidades perentorias son la autovía de la Costa da Morte, de coste dilatado y cuya utilidad, según los papeles que repartían cuando presentó el proyecto en Muxía el presidente Pérez Touriño, será acortar la duración del viaje A Coruña-Cee en diez minutos. O el AVE, por mucho que haya estudios que establezcan que por debajo de los seis o

Quiroga Palacios (“Por si viene el Papa” / “¿Y si no viene?” / “¿Y si viene?”). La realidad es que ahora tenemos tres, como dijo el otro día el ministro José Blanco con más resignación que alarde, pero ¿realmente es necesario ampliar ahora las terminales, o se va a hacer realmente para ocupar los aparcamientos recién ampliados? “Las necesidades más dispendiosas son las que nos impone la opinión”, profetizó Jean-Jacques Rousseau las relaciones entre infraestructuras y electorado.

Con todo, pese al bombardeo de autori-

priori las necesidades que satisfará una obra concreta, y a qué costes, salvo que “ayudará al progreso de X”. Y no pasa nada, aunque se inauguren aeropuertos en el aire, nunca peor dicho, como el de Castellón, o se anulen trayectos del AVE como el de Toledo-Cuenca-Albacete (18.000 euros de coste diario para nueve pasajeros) sin que ninguno de los demandantes o promotores considere que tiene que dar explicaciones, o se las pidan.

Como mucho, hay esclarecimientos como este de Aznar, en julio de 1998, sobre el caos aéreo: “Los aeropuertos tienen muchos problemas que tampoco son exclusivos del aeropuerto de Barajas, porque basta viajar un poco para darse cuenta de que otros aeródromos también tienen sus problemas. Sería bueno contar con la colaboración de todos, porque realmente puede haber problemas. Hace poco hubo problemas de vuelo por algunas razones. Puede haber razones, queda haber problemas

No sé con qué razones un gobierno recorta en salud o educación y mantiene el gasto en infraestructuras