

El príncep Potemkin va fer ciutats de cartó pedra perquè Caterina la Gran, des de la llunyania, cregués que el país prosperava. Ara hi ha indústries *potemkin* d'avions, de telèfons intel·ligents i de cotxes elèctrics: els consorcis russos, per ordre de Putin, han de conquerir el mercat mundial de l'alta tecnologia però tot just ara acaben de treure prototips.

**E**ls homes que maten el temps jugant a cartes al mig dels pantans de davant les portes de Sant Petersburg en realitat tenen cura d'un prestigiós projecte de la política industrial russa: una nau industrial abandonada.

L'oligarca Mikhail Prokhorov va col·locar les primeres pedres d'aquest edifici pintat de color taronja llampanant. Un cotxe com un Smart hauria de sortir d'aquí en cadena amb un preu irrisori de 9.000 euros i convertir-se en un gran èxit d'exportació.

Prokhorov va prometre invertir 150 milions d'euros en el desenvolupament de Jo-Mobil. L'automòbil híbrid modern amb motor elèctric i de gas finalment va tornar a fer bo el tòpic que Rússia no pot exportar més que gas, tancs i centrals nuclears.

És així com el Jo-Mobil s'ha convertit en l'objectiu concret de Vladimir Putin, que també vol conquerir el mercat mundial amb telèfons mòbils, tauletes tàctils i avions, tot produccions patriòtiques. Va prometre al país 25 milions de nous llocs de treball fins el 2025, no sols en branques d'alta tecnologia. Per a aconseguir aquest objectiu, el Kremlin vol invertir 16 bilions de rubles, més o menys 400.000 milions d'euros, amb els quals n'hi hauria prou per a comprar Toyota, BMW, VW i Daimler pel seu valor borsari actual.

D'aquesta manera s'haurien invertit més bé els diners. Ja que els oligarques del consorci estatal i fidels al Kremlin tot just acaben de presentar prototips.

Putin, precisament, considera que els cotxes tenen un alt nivell. Per això Prokhorov per la primavera del

## Indústries 'potemkin'

2011 va fer que dos vehicles de prova passessin per davant de la seva residència i, evidentment, Putin se'n va encapritxar.

Dos anys abans l'home més poderós de Rússia havia conduït un Lada Kalina groc canari en una gira publicitària a través de Sibèria. El fabricant havia posat a la seva disposició, per motius de seguretat, dos vehicles de reserva amb una grua.

Tal vegada va ser per culpa d'aquesta experiència que Putin es va burlar de Prokhorov: "Que no s'espantalla a mig trajecte aquest Jo-Mobil?". Després es va apropar al volant per conduir-lo. El vehicle va superar els quatre quilòmetres de trajecte sense aturar-se.

Desgraciadament, el Jo-Mobil es va quedar a mig trajecte de la producció en sèrie planejada per a mitjan 2012, malgrat els 200.000 interessats. A la fàbrica de Sant Petersburg els vigilants es desfan de les visites: el projecte s'ha congelat. El director de la producció demana discreció i el servei d'intel·ligència nacional FSB, per contra, l'assetja.

El cotxe de Prokhorov està exposat a la fira d'automòbils de Frankfurt com "El nou símbol de Rússia". S'hi presenta en una tradició secular. El príncep Grigori Potemkin, un confi-

dent de Caterina la Gran, ja va ordenar alçar pobles de cartó pedra per fer creure a la tsarina que les províncies prosperaven. Avui encara està així.

Els enginyers ja han presentat dos cops el "primer telèfon intel·ligent de Rússia". Al setembre de 2010 el cap del *holding* estatal Rostechnologi en va lliurar al president d'aleshores, Dimitri Medvédev, un exemplar, que es devia haver elaborat a Taiwan. Naturalment, el món mai no es va assabentar de la sort final que va córrer.

Dos mesos després, Putin va tenir entre les mans un aparell que "reproduceix en totes les funcions l'iPhone 4", tal i com va dir entusiasmat el magnat en telecomunicacions, Vladimir Ievtuixenkov. L'oligarca va prometre 500.000 telèfons sols en un primer càrrec, després se'n va parlar de 100.000. La fabricant xinesa ZTE va abaixar el llistó a 5.000 exemplars. "Per culpa de la poca demanda."

Més endavant, a l'agost del 2011, Anatoli Txubais, el cap del consorci estatal Rosnano, va col·locar el primer exemplar de l'iPad rus a les mans de Putin, i en va prometre "una producció en sèrie molt gran". Se'n van repartir 1.000 aparells per les escoles russes. Però els 700 milions d'euros que s'havien previst per a la fabricació van quedar en castells de vent.

La capacitat d'innovació del país va aconseguir les dimensions patològiques 55 anys després que el ressò de l'*Sputnik* fes agafar por a Occident de les construccions soviètiques. Durant els anys anteriors els russos van informar d'un miler de patents internacionals, menys que la companyia alemanya Robert Bosch GmbH sola. La manca de tecnologies també posa en perill els ambiciosos projectes previstos pel Kremlin, tant en la indústria d'armament com en la indústria aèria. Gairebé ningú no s'interessa pel Superjet, el primer avió de passatgers desenvolupat a Rússia des del final del comunisme. El fabricant Sukhoi només ha construït fins ara al voltant de dues desenes de màquines. Una de les quals va col·laborar en la manifestació aèria del maig a Indonèsia.

El subdesenvolupament de Rússia es va der palès quan la policia federal dels Estats Units, l'FBI, a mitjan mes d'octubre va descobrir una xarxa de

contrabandistes suposadament russos: els espies russos estaven menys interessats en les informacions políticament explosives. En comptes d'això van aconseguir microelectrònica per a l'armada i per al servei secret de les autoritats d'exportació dels Estats Units: el total del producte *robat* estava valorat en 50 milions de dòlars i preparat per a ser utilitzat en els "sistemes militars", com va explicar l'FBI.

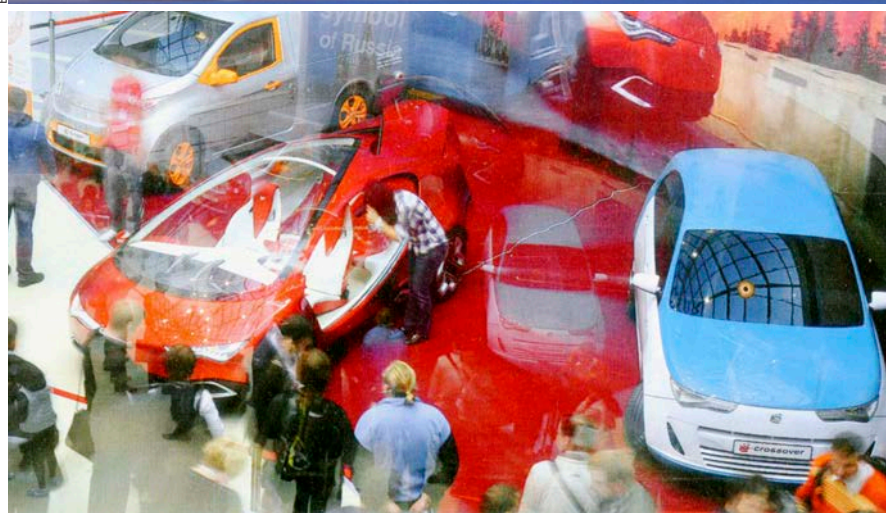
Rússia ara ja no torna a intentar produir els mateixos components, és "incapaç de produir electrònica d'alt nivell en sèrie", es lamentava l'analista militar de Moscou Alexander Golz al diari *Moscow Times*. És cert que els enginyers de la construcció del planejat avió de combat T-50, un avió indetectable de cinquena generació, es van parar per fixar-se estrictament en el muntatge d'alta tecnologia rus. Però com que faltava la pantalla de plasma *made in Russia*, "agafem monitors del Japó i els etiquetem", explicava un d'ells.

"Per progrés s'entén des d'ambició fins a alta eficiència", diu Vladislav Inozemtsev, de Moscou. "Això repeteix tota la lògica de l'economia russa". Per a produir un dòlar en el rendiment econòmic, Rússia utilitza deu vegades l'energia que utilitza Alemanya. Segons indicacions del Tribunal de Comptes, construir una carretera nova, per culpa de la corrupció i d'una gestió dèbil, costa més del doble que als Estats Units. "Tothom sap que això no va així", diu Inozemtsev, "però tothom està satisfet sempre que hi hagi prou ingressos de gas i petroli".

Que el Jo-Mobil tingui futur és una cosa que queda bastant en dubte. L'oligarca Prokhorov va ajornar-ne l'inici de venda dos anys, al 2014, i tot just després va anunciar-ne la retirada de la vida comercial.

En una habitació part de darrere la fàbrica hi ha dos homes asseguts, parlen en el dialecte alemany suabi, enginyers mecànics del sud d'Alemanya. El concessionari de cotxes Dieffenbacher els hi va enviar, van haver de supervisar el muntatge de 200 tones de premsa de plàstic, que Prokhorov havia comprat per al seu cotxe dels somnis a Alemanya.

"És el nostre punt fort", diu un dels alemanys. Després afegeix, amb el



**Putin vol alta tecnologia, però cap projecte té èxit: la producció en sèrie del cotxe urbà Jo-Mobil (centre) s'ha congelat, l'avió T-50 ha necessitat tecnologia japonesa i l'iPad ha estat un fracàs.**

"Rússia és incapaç de produir electrònica d'alt nivell", es planya un analista militar

somriure de complicitat d'un home que no diria res dolent sobre el seu client, "si els russos construïssin el cotxe aquí, hi hauria una revolució".

**Benjamin Bidder**  
© Der Spiegel  
Traducció: Gemma Cardona