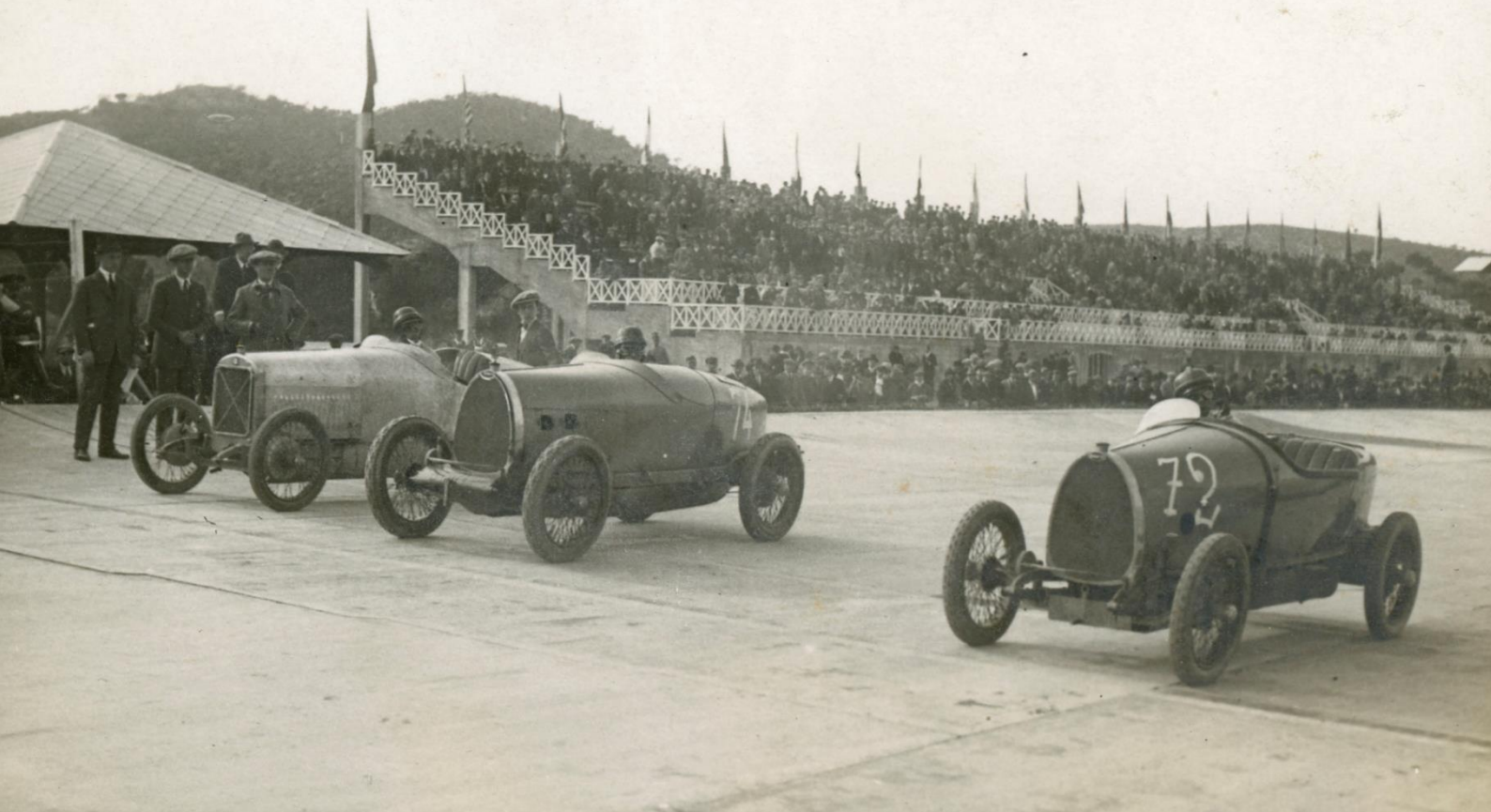




PLA DEL PATRIMONI DE L'AUTOMOCIÓ A CATALUNYA

[2025]

Museu Nacional de la Ciència
i la Tècnica de Catalunya

M / / /
/ N A /
C / / /
/ T E C

Museu Nacional
de la Ciència i la Tècnica
de Catalunya



Generalitat
de Catalunya

CRÈDITS

Edició i producció:	Museu Nacional de la Ciència i la Tècnica de Catalunya (MNACTEC)
Continguts i coordinació:	Josep Manuel Rueda [historiador i gestor cultural] Ricard Planas [BonArt] Jaume Perarnau [MNACTEC]
Col·laboració:	Josep Narcís Arderiu [Federació Catalana de Vehicles Històrics] Salvador Claret [Fundació Claret Sargatal] Daniel Fuentes [Gestor Cultural] Salvador Servià [Pilot i exdirector del Circuit de Catalunya]
Fotografies:	Arxiu MNACTEC [Fons Armangué] Col·lecció d'Automòbils Salvador Claret

ÍNDEX

1. Presentació	4
2. Oportunitats i necessitats	5
3. Anàlisi patrimonial del sector de l'automoció a Catalunya	7
3.1. Fases de la protecció	10
3.2. Actuacions patrimonials i museístiques encaminades a dotar de representació i visibilitat social el patrimoni de l'automoció	17
4. Consideracions, missió i mandat	22
4.1. Consideracions de l'estat actual	22
4.2. Missió	22
4.3. Mandat	23
5. Objectius estratègics generals	24
5.1. Consolidar el procés de patrimonialització del sector	24
5.2. Dur a terme una proposta nacional de gestió integral de caire museístic, arxivístic i documental	27
5.3. Dotar el sector de l'automoció d'un entorn social i cultural que permeti superar el marc actual, més lligat al gaudi personal	31
5.4. Funcions	35
6. Pla d'acció	36

1. Presentació

L'antecedent d'aquest *Pla del patrimoni de l'automoció a Catalunya 2025* és un primer document dirigit per Ricard Planas, coordinat per Daniel Fuentes, Josep Narcís Arderiu i David Sánchez, i amb el suport de Jaume Perarnau, director del Museu Nacional del Museu Nacional de la Ciència i la Tècnica de Catalunya [MNACTEC], que es va entregar al Departament de Cultura l'any 2020. En aquest Pla es definia l'ecosistema de l'automoció com un tot integrat, compost pel sector industrial, comercial, esportiu, lúdic i, de forma preferent, el patrimonial.

Dins d'aquest marc previ, el *Pla del patrimoni de l'automoció a Catalunya* se centra en l'anàlisi patrimonial del sector automobilístic al nostre país, amb dos objectius: detallar les accions per patrimonialitzar el sector, incloses les normatives, i proposar estructures significatives de presentació ciutadana d'aquest patrimoni o, el que és el mateix, elaborar els passos i l'estratègia a seguir per crear l'imprescindible i necessari Museu de l'Automoció de Catalunya.

L'elaboració de la proposta ha presentat la seva dificultat, pel fet de ser un camp poc treballat a casa nostra i per ser un àmbit, el de l'automoció, que abasta elements molt diferents i diversos. Això fa que l'actual legislació patrimonial no s'ajusti del tot a les necessitat del patrimoni de l'automoció, per això es demanda en la proposta la incorporació d'alguns conceptes nous a la Llei de Patrimoni, tot aprofitant que es vol renovar.

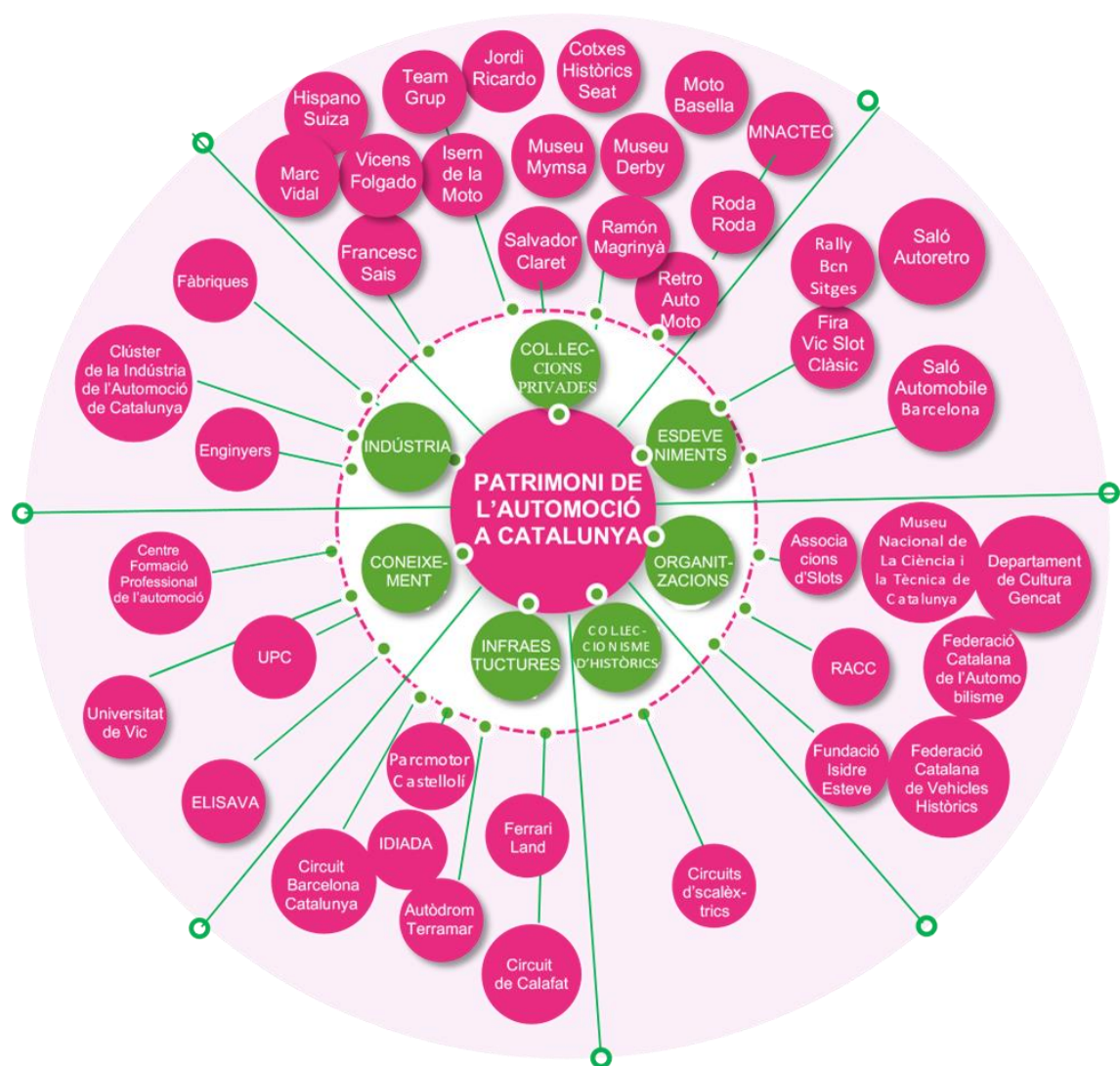
2. Oportunitats i necessitats

El sector de l'automoció està en un estadi de maduresa suficient per endegar la seva patrimonialització. Té una història molt sòlida i destacada i té una presència molt notable entre la ciutadania, fet que justifica engegar el procés. Per altra banda, les pèrdues d'elements històrics pel procés vital habitual en tots els sectors està essent considerable en els últims anys. Tanmateix, encara hi ha prou elements per consolidar la visió històrica i identitària d'un sector molt important a Catalunya. La consolidació i la preservació d'aquesta visió històrica és el que anomenem patrimonialització.

La patrimonialització és un procés imprescindible per preservar la memòria d'un sector clau, en tant que ofereix les eines de protecció, conservació, representació i divulgació dels elements més importants, interessants i imprescindibles per tenir-ne un coneixement ple i garantir-ne la preservació.

Tal com es pot veure en aquest document, la patrimonialització del sector ha de culminar, com a actuació principal i destacada, en el Museu de l'Automoció de Catalunya. També un fet important d'aquest Pla és que atorga al museu la responsabilitat de la gestió patrimonial del sector de l'automoció i, per tant, li reconeix la capacitat prescriptora sobre el mateix.

La importància històrica i actual del sector a Catalunya fa necessària una representació patrimonial de l'automoció i aquesta no serà sòlida sense un procés de patrimonialització. De fet, patrimonialitzar és reflectir la realitat del passat a través del llenguatge de l'exposició, que és un *mass media* que pot ser un altaveu important.



3. Anàlisi patrimonial del sector de l'automoció a Catalunya

El patrimoni industrial, incloent de forma destacada el sector de l'automoció, ha estat per a Catalunya pal de paller del seu desenvolupament econòmic. La seva activitat, des dels inicis de l'automobilisme mundial, va ser molt destacada, fent emergir, fins a l'actualitat, una llarga llista d'empreses, marques, enginyers, esportistes, dissenyadors, etc. El seu llegat històric i la seva important perspectiva de present i futur configuren un reconegut i preuat valor històric, patrimonial i cultural que cal recuperar i posar en valor.

Ja al segle XIX es van produir prototipus com el Bonet, que Salvador Claret va reconstruir a partir de plànols i va presentar i exposar al Museu Nacional de la Ciència i la Tècnica de Catalunya l'any 1990 i posteriorment a l'Exposició Internacional de Sevilla, el 1992. Durant els inicis del segle XX, la indústria catalana va disposar de fabricants de cotxes potents i prestigiosos com Hispano-Suiza, Elizalde, Ricard, David, etc. i, més endavant, Pegaso, SEAT, etc.; carrosseries d'autocars com Ayats o Beulas a Arbúcies, Obradors a Manresa, Vert a Torroella de Montgrí; motocicletes i ciclomotors com Derbi, Bultaco, Montesa, Ossa, Rieju, etc. Tots aquestes indústries ja es troben relacionades en el *Pla d'Automoció de Catalunya* [2020]., elaborat per Ricard Planas, Josep Narcís Arderiu i David Sánchez als quals caldria ara afegir i considerar, també, tot el patrimoni documental, bibliogràfic o artístic d'especial rellevància que estigui vinculat directament a aquest àmbit del patrimoni cultural català i que ha estat, fins ara, inexistent en qualsevol document o tractat patrimonial.



Aquesta potent indústria no només és un reflex de la burgesia catalana més emprenedora, sinó un escenari on es va desenvolupar el moviment obrer, sobretot durant el franquisme. Tanmateix, no hi ha a Catalunya cap representació patrimonial institucional del sector, ni cap gran museu sectorial, a diferència de la majoria de països que han tingut en l'automoció una potent indústria. L'automoció catalana no té la representació patrimonial oficial que li pertoca, atesa la seva història, el seu patrimoni, la seva indústria, la seva rellevància social i esportiva (nombrosos campions de curses d'automobilisme i de motos, tant a nivell europeu, com mundial) i elements com el circuit de Catalunya o la Fira de l'automòbil.

La situació patrimonial d'un sector cabdal com l'automoció, clarament deficitària, va portar en el seu moment a fer el *Pla de l'Automoció a Catalunya* i caldria avançar cap al Pla patrimonial del sector, que lidera el MNACTEC.

Sortosament, encara hi ha força elements que contribueixen a preservar la memòria històrica del que ha representat aquest sector per al nostre país. Tanmateix, ens trobem en un punt en què cal fixar mesures de protecció per als elements patrimonials vinculats a l'automoció a Catalunya, abans que no es produeixin més pèrdues patrimonials rellevants i doloroses. Hi ha vehicles significatius i únics, hi ha col·leccions privades i alguna petita mostra pública, hi ha arxius (documentació escrita i d'imatge) i hi ha elements mobles, immobles i documentals, que cal catalogar: circuits, garatges, carreteres (on s'afegiria un valor patrimonial paisatgístic), cotxeres, fàbriques o tallers i benzineres, senyalitzacions de carreteres i carrers, etc. En definitiva, a Catalunya hi ha un elevat volum d'elements, a més a més dels propis vehicles i elements mobles, que caldria preservar abans que no desapareguin.

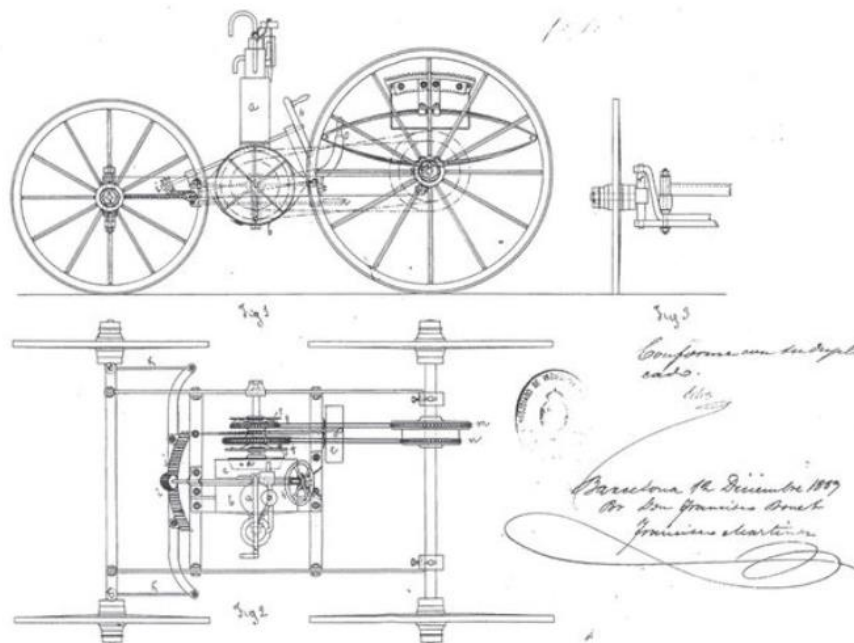
Un altre tema clau és la necessitat d'harmonitzar legislacions que col·lideixen: un vehicle històric hauria de poder circular sense complir la normativa actual sobre la circulació de vehicles en determinades ocasions (ral·lis d'època, trobades de vehicles antics, etc.) sense límits temporals o bé revisar i actualitzar les normatives impositives i fiscals actuals que obliden els vehicles amb alt valor històric i patrimonial. També s'haurien d'harmonitzar els criteris estandarditzats de restauració i conservació. La restauració de vehicles té com a finalitat aconseguir que aquest continuï tenint la capacitat de circular, per tant, es tracta bàsicament de mecànica. En aquest àmbit, cal tenir en compte que l'automoció (turismes, trens, camions, tractors, motocicletes, patinets elèctrics, bicicletes, etc.) ha fet el salt de l'analògic o mecànic al digital, darrere d'una indústria potent que ho propulsa.

Cal tenir en compte també tot el món lúdic de l'automoció (els *slots*, els *cartings*, els *cars*, joguines de tota mena de vehicles per la mainada, etc.) i, per suposat, l'aspecte esportiu.

Tot l'ampli ventall d'aquests elements a considerar estan recollits en el ja esmentat *Pla*

d'Automoció de Catalunya.

Amb aquest document, i amb la imprescindible fase prèvia de la protecció i preservació patrimonial, es pretén posar de manifest la importància d'aquest patrimoni per al país i instar l'administració i el sector empresarial perquè actuïn i posin les bases per endreçar el sector i proporcionar una plataforma de presentació i representació patrimonial que els ciutadans d'arreu puguin gaudir, tant digital, com objectual, en forma de museu i/o col·lecció nacional present a bona part del territori. Aquesta plataforma de presentació també contribuiria a donar una imatge del país moderna i dinàmica, en consonància a la realitat de l'ecosistema de l'automoció.



3.1. Fases de la protecció

La protecció, preservació o conservació i el foment del patrimoni requereix aplicar un procés i una calendarització molt pautada sense la qual difícilment serà efectiva, i que marca l'actual i vigent llei de patrimoni.

Una consideració afegida és que en aquests moments s'està treballant en la modificació d'aquesta llei. Per tant, les propostes de protecció i foment que es facin han de veure's ampliades. Sembla clar que el patrimoni industrial estarà més desenvolupat en la propera llei i, per tant, cal estar amatents a proposar l'aplicació d'una política patrimonial que no quedi obsoleta i curta només en formular-la. L'avantatge és que la necessitat de modificació de la llei és compartida per diferents partits. L'ideal seria presentar la proposta d'aquest *Pla del patrimoni de l'automoció* mentre duri el tràmit legislatiu i s'hi pugui intervenir amb contribucions específiques.

Les fases que es plantegen són del tot necessàries perquè el patrimoni de l'automoció està poc treballat al nostre país. La consulta de l'inventari del patrimoni i del llistat de Béns catalogats i de Béns Cultural d'Interès Nacional de Catalunya, sostingut pel Servei de Suport Tècnic i Inventari de la Direcció General de Patrimoni del Departament de Cultura, n'és una bona mostra. En els diferents llistats d'aquest Servei, només hi ha 49 elements, entre motors, locomotores, elements d'automoció i edificis. 19 d'aquests són elements singulars considerats BCIN, 16 com a BCIL o béns catalogats sota la consideració de col·lecció i 14 com a BCILS genèrics. És evident que el sector està infrarepresentat, en termes patrimonials.

Aquesta proposta posa l'accent en el procés de patrimonialització del sector i en establir algunes bases per consolidar aquesta via. També cal ser plenament conscients que en sectors com la automoció, en què hi ha un sector empresarial sòlid, les propostes haurien de ser publicoprivades, sobretot a l'hora de fer propostes de visibilització i representació del sector, a través de museus reals o virtuals, centres d'interpretació o qualsevol altra plataforma de visualització.

Per tant, es proposa seguir la llei de patrimoni i incorporar-hi el sector de l'automoció. Per assolir aquest objectiu, es proposen les passes que s'enumeren els subapartats següents.

3.1.1. L'inventari

El primer pas i primera proposta d'actuació és fer un ampli inventari del que hi ha. Sense l'inventari és difícil establir una política de protecció patrimonial coherent. L'existència de l'inventari permetrà incloure béns immobles en els catàlegs de protecció urbanístics [Normes subsidiàries, Plans Generals urbanístics, Plans d'Organització Urbanística Municipal, Plans Especials, etc.], que són una eina bàsica en l'arquitectura de protecció.

L'inventari també permetrà dilucidar les figures de protecció a adoptar en cada cas: Bé d'Interès local (BCIL), Béns o col·leccions catalogades i Béns Culturals d'Interès Nacional (BCIN).

L'inventari ha de ser accessible a tothom, i molt especialment a totes les administracions públiques, per tal que en el seu planejament urbanístic i en les seves accions culturals pugui incorporar els béns d'interès local i col·leccions i béns catalogats relacionat amb l'automoció que ells considerin. Cal recordar que els municipis de més de 5.000 habitants tenen la capacitat de declarar els Béns d'Interès Local, per tant, és vital que puguin accedir a l'inventari de patrimoni de l'automoció per garantir la protecció d'aquests béns. En el sistema de protecció patrimonial, el municipi és una peça clau.

En principi, l'inventari l'hauria de gestionar el Servei d'Inventari i suport tècnic de la Direcció General del Patrimoni Cultural de la Generalitat de Catalunya, però atesa l'especificitat del tema i que l'expertesa es troba en el MNACTEC, es proposa que el gestioni aquest museu nacional, amb la dotació de recursos humans i econòmics corresponents. De fet, el MNACTEC ja elabora l'inventari dels elements industrials, tècnics i científics des de l'any 1999. Tanmateix, si es vol una política més específica en el sector de l'automoció, l'inventari s'haurà d'intensificar.

El ventall és molt ampli i cal incloure-hi elements tan diversos com la senyalística de carreteres, traçats antics, benzineres, sistemes de protecció, carreteres d'interès paisatgístic, mapes de carreteres, guies, tots els elements identificatius de les curses esportives i elements lúdics com els *slots* i els circuits de *karts*.

Fer l'inventari és un encàrrec específic que, per la seva complexitat, l'hauria de dur a terme a un model d'equip de treball ampli i interdisciplinari. La informació recollida en els documents que s'han elaborat són una bona base per iniciar una tasca més exhaustiva.

3.1.1.1. Béns i col·leccions catalogades

A Catalunya la major part del patrimoni de l'automoció es troba en mans privades. Hi ha una àmplia relació de col·leccions particulars d'especial interès com ara els museus Roda, Col·lecció d'Automòbils de Salvador Claret, Museu de la Moto de Bassella o Museu de

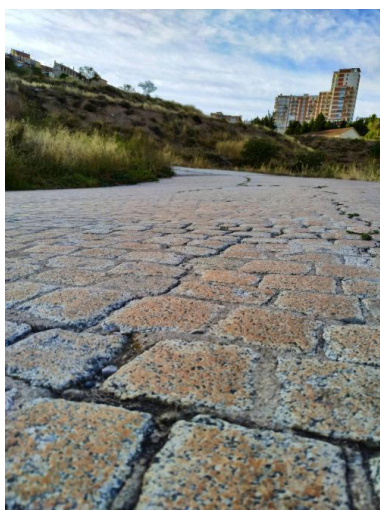
cotxes històrics de Seat entre els més destacats, a més a més de moltes i nombroses col·leccions privades, amb major rellevància, contingut o especialització [automòbils, motocicletes, tractors, autocars, etc.].

Aquestes col·leccions haurien d'entrar al Catàleg de béns mobles de Catalunya, prèvia negociació amb el seus propietaris a la vegada que caldria aprofundir-hi per tal de poder-hi incorporar altres col·leccions. El coneixement de la realitat és bàsic per establir una bona política de protecció i conservació i, consegüentment, determinar quin patrimoni d'aquestes col·leccions mereixeria un grau de protecció superior.

El més lògic seria incloure totes aquestes col·leccions al Catàleg de Béns Mobles, que ja és un estadi important de protecció, i després que alguns experts en patrimoni i en automoció dilucidessin quins elements concrets necessiten una protecció específica.

Tota política de catalogació i protecció hauria d'anar acompanyada de polítiques de foment i ajuts per als propietaris que, en no ser museus registrats d'acord amb la vigent Llei de Museus, no hi poden accedir. Per tant, la seva incorporació al món del patrimoni hauria d'anar acompanyada d'aquestes mesures. Però perquè això sigui possible, caldrà que el Departament de Cultura creï una línia específica per aquests equipaments, en base a les necessitats que exposa aquest Pla.

A nivell d'automoció, el Catàleg de Béns està poc desenvolupat, tal com s'ha detectat en consultar les bases de dades corresponents al Servei d'Inventari i Suport Tècnic de la Direcció General del Patrimoni Cultural. Concretament: 14 motors Pegaso, 2 IVECO, 4 automotors elèctrics, cotxeres, l'autòdrom de Terramar, a Sant Pere de Ribes, la casa Elizalde i les oficines Hispano- Suïza a Barcelona i el garatge de la Hispano Igualadina, a Igualada.



3.1.1.2. Béns Culturals d'Interès Nacional

Aquest àmbit del patrimoni científic, tècnic o industrial és una mica més complex, perquè depassa el marc dels habituals béns mobles i béns immobles. Els únics que hi ha són referents al ferrocarril, bàsicament locomotores, automotors i cotxes o vagons, en nombre de 13 en total.

Per tant, davant el buit de Béns Culturals d'Interès Nacional (BCIN) d'automoció, es proposaria la declaració prèvia com a tal dels elements més evidents.

Seria interessant, també, estudiar vies i sistemes de protecció BCIN per a carreteres i traçats històrics o emblemàtics com ara la carretera de Campins a Santa Fe del Montseny; les pujades del Montseny, amb protagonistes llegendaris com Antoni Zanini o Joan Fernández, la pujada a l'Arrabassada, trams mítics del Ral·li Catalunya Costa Brava, com el tram del de Sant Pere Cercada, o el prestigiós i emblemàtic Ral·li Internacional de cotxes d'època de Barcelona a Sitges. No obstant tot això, en ser carreteres actives no es poden fossilitzar, a més al recorregut s'ha d'afegir l'entorn, el paisatge i aquesta hauria de ser una de les modalitats o noves figures de BCIN que caldria introduir a la nova llei de patrimoni.

També hi hauria els circuits com l'Autòdrom de Terramar de 1923 [actualment BCIL], en el terme municipal de Sant Pere de Ribes, que fou un dels primers autòdroms del món. En el moment de la seva construcció, Europa només disposava de dos autòdroms, el de Brooklands i el de Monza, i als Estats Units només hi havia el d'Indianapolis. Per tant, un dels pioners al món. I, evidentment, el mític circuit urbà de Montjuïc, actiu entre 1933 i 1986, que va arribar acollir curses de Fórmula 1.

Aquests indrets estan en ús i, per tant, s'hauria de fer compatible l'ús actual amb el valor patrimonial i el del paisatge cultural que porta associat.

Quant als elements mobles, caldria fer una àmplia selecció dels històricament i socialment més significatius per diferents causes (en queden escassos exemplars; van esdevenir un element cabdal en el desenvolupament industrial, en referència a alguns prototipus; van protagonitzar esdeveniments transcendentals socialment i esportivament] i haurien de ser cotxes concrets (els primer 600 que conservem, els primers biscuter, els primers gasògens, etc.). Algunes col·leccions excepcionals (SEAT, Claret), així com els cotxes i motos de pilots que han obtingut grans èxits esportius internacionals, també mereixerien aquesta valoració prèvia a la declaració.

En relació als béns immobles, caldria veure quines fàbriques i tallers conserven elements tradicionals interessants. Aquí caldria tornar a l'inventari de tot el que té a veure amb l'automoció. Al Servei de Patrimoni ja n'hi ha alguns d'esmentats, però hi ha alguns edificis arquitectònicament interessants d'estil racionalista, com l'antic taller de Can Codina —denominació arbucienca de fàbrica d'autocar, que ens remunta al seu origen artesanal—, totalment desconeguts, als quals probablement escauria aquesta declaració.

Els arxius documentals, bibliogràfics i d'imatges haurien de donar lloc a la creació d'un centre de documentació o arxiu, reconegut oficialment, que els donés la protecció adequada a l'empara de la llei d'arxius.

Evidentment, això és només un conjunt de propostes per començar a caminar, amb un inventari exhaustiu se sabria l'abast de la protecció i què caldria declarar BCIN, BCIL, bé o col·lecció catalogada dins del sector de l'automoció. Sense l'inventari no és possible avançar en aquesta línia.



3.1.2. Els criteris de restauració

La restauració al sector de l'automoció té unes característiques, uns mètodes i uns criteris propis no recollits a les diferents cartes de restauració internacionals de la UNESCO. Això és així malgrat haver-hi un innumerable nombre de cartes de patrimoni elaborades per aquesta institució, des de la primera d'Atenes de l'any 1931, passant les de Restauro de 1932 i 1972, passant per la *Carta de 1987 sobre la conservació i restauració dels objectes d'art i la cultura*, la *Carta de Nara sobre autenticitat*, la *Carta de Nizhny Tagil de 2003 sobre Patrimoni industrial*, fins la més recent, la *Carta de Sevilla de 2018 sobre el Patrimoni Industrial. Els reptes del segle XXI*.

La no existència, doncs, per part de la UNESCO, d'un document concret i específic per al sector patrimonial de l'automòbil i la motocicleta va portar a la creació d'un grup específic internacional que va conduir a la redacció de la coneguda com a *Carta de Torí*, element fonamental i clau a considerar i seguir com a referent conceptual de la restauració dels vehicles històrics i amb interès patrimonial.

En la restauració de l'automòbil es fa difícil mantenir un criteri d'autenticitat i llegibilitat estricte. La finalitat és el funcionament del vehicle i no sempre hi ha peces originals de recanvi per a vehicles centenaris, i les reparacions mecàniques si són via substitució només seran llegibles per al futur si es documenten les accions de restauració. El principi de funcionament fa que la conservació estricte de deixar l'objecte formalment com era no sempre sigui possible, si es vol que l'element d'automoció pugui funcionar i anar per la carretera o pel camp si és un tractor. Són objectes i enginys funcionals, creats i pensats per a funcionar i ser utilitzats, i la seva restauració i conservació, si no poden fer la funció inicial per a la qual van ser creats, passa a tenir un nou sentit.



Alguns conceptes importants a destacar i retenir de la *Carta de Sevilla sobre el patrimonio industrial*, de 2018:

13. Las metodologías de intervención en el Patrimonio Industrial han de contemplar en sus propuestas la estrecha relación existente entre los nuevos usos y el mantenimiento de la legibilidad funcional de los lugares industriales. [El concepte el podem fer extensiu als objectes industrials]

18. Se deben integrar los saberes y los oficios desaparecidos o en trance de pérdida en las experiencias actuales de las economías de lo común, que conocemos como economías horizontales, generando acciones con las escalas urbanas ya que entendemos que la ciudad debe recuperar la diversidad de funciones. [En el cas de l'automoció, cal preservar els coneixements de mecànica imprescindibles per actuar amb els vehicles].

En definitiva, doncs, caldria que a partir dels criteris que estableixi internament el MNACTEC, amb el seu Sistema Territorial inclòs, i els pocs documents i criteris internacionals existents, s'establissin els principis conceptuals de les intervencions de conservació preventiva i restauració, incorporant les necessitats tangibles i pragmàtiques del sector, per a tot el conjunt del patrimoni automobilístic català.

3.2. Actuacions patrimonials i museístiques encaminades a dotar de representació i visibilitat social el patrimoni de l'automoció

Hi ha diferents mecanismes per fer visible i donar representació al sector de l'automoció: exposicions temporals, itinerants, museus, centres d'interpretació, museus virtuals, blogs i pàgines web, xarxes socials, etc.

Tanmateix, l'element que dona una alta representativitat i institucionalitat a un sector com el de l'automoció és el museu: l'edifici i la col·lecció de referència encara són elements d'alt prestigi, acompanyats d'una forta dinamització cultural [acció cultural activa], molta recerca i molt de màrqueting. Tots aquest elements són importants a l'hora de donar una forta presència social i ciutadana a un sector com el de l'automoció. La tasca és complicada, però té un avantatge clar: la popularitat social del món del motor, en tots els seus àmbits i vessants.

3.2.1. Avantatges i inconvenients d'una proposta museística per a l'automoció

El sector té una fort atracció ciutadana, atès que hi ha molts apassionats del motor i de les activitats esportives relacionades. A continuació s'analitzen els avantatges i inconvenients d'una proposta museística per al sector.

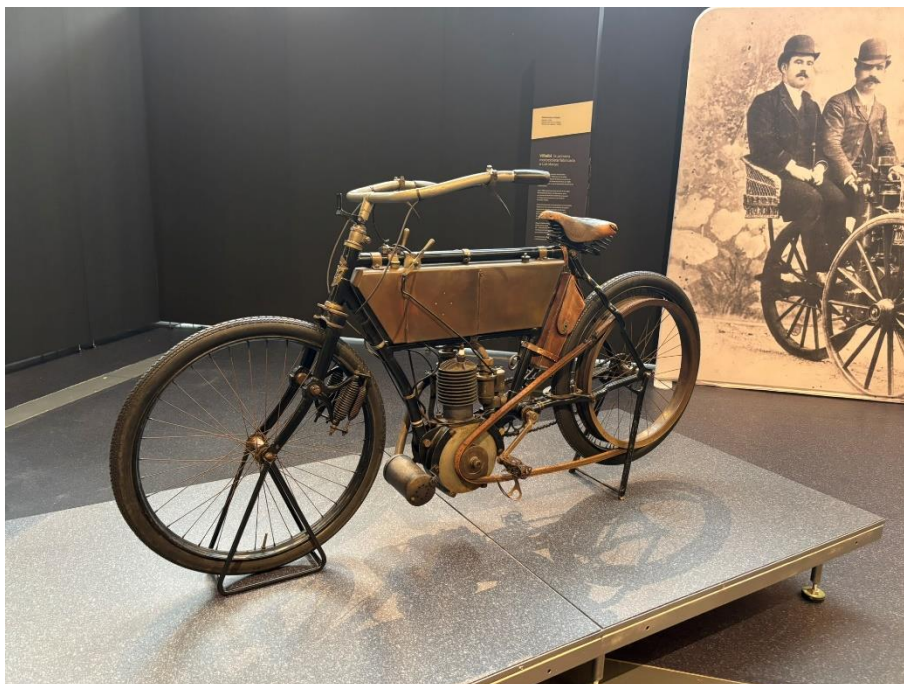
Avantatges

- El grau de visibilitat i d'institucionalitat d'articular una proposta museística és molt alta. Evidentment, l'oferta hauria de ser tecnològicament avançada i molt experimental.
- Podria tenir una important participació del sector industrial i comercial de l'automoció, que facilités la creació d'un *hub* museístic públicoprivat potent.
- Hi ha una massa crítica considerable a la societat que sustentaria la proposta. La passió pel motor és molt intensa.
- Catalunya ha estat una potència industrial i esportiva considerable en el sector i això no s'ha reivindicat ni tingut en compte.

Inconvenients

- L'elevat cost de la proposta: fer un inventari exhaustiu del patrimoni del motor [a banda dels grans col·leccionistes, hi ha multitud de petits col·leccionistes]. Cal una bona recerca de múltiples aspectes del motor, a banda de l'extensa recerca existent. L'execució d'aquest equipament amb edifici, col·lecció, posta a punt del que s'exposa, projectes arquitectònic, museològic i museogràfic i l'execució de la museografia, és car. El manteniment quotidià també ho serà, però ben planificat pot generar importants ingressos.
- En no existir estudis de mercat per decidir quin seria el millor lloc on fer l'equipament, ni estudis previs de quina hauria de ser la proposta concreta i de l'interès real de la proposta per part de la comunitat, cal considerar l'existència del Museu de l'Automòbil Salvador Claret, a Sils, i el nou i ampli edifici incorporat, com a punt de partida real i efectiu.
- No hi ha un sector patrimonial de l'automoció articulat, al contrari que en altres sectors com l'art, l'arqueologia, la ciència i la tècnica, l'etnologia, etc.

És evident que hi ha més punts i de més valor a favor que en contra. Ara bé, cal definir bé la proposta inicial.



3.2.2. Proposta inicial

Tenir un museu centralitzat amb un edifici de prestigi tindria els inconvenients dels costos, però la seva representativitat seria superior i la seva autonomia, també. Reunir totes les col·leccions en un mateix edifici té avantatges, però també inconvenients com una forta inversió inicial en l'edifici i la museografia central d'inici. Prèviament caldria determinar en qualitat de què ingressarien les col·leccions privades al nou museu: donació, compra, dipòsit en comodat, etc. Segons quina fos la modalitat, representaria un increment de costos. Si fos dipòsit, seria una nova experiència un museu sense col·leccions pròpies, que gestionés les col·leccions d'altres propietaris. Aquí seria cabdal la figura de gestió. En cas de multipropietat, la figura més recomanable seria la fundació, que permet la participació d'institucions i de privats. També hi ha la feble patrimonialització del sector que aquesta proposta voldria mesurar per encaminar la seva solució.

Per superar els possibles inconvenients, s'aposta clarament per una proposta publicoprivada. Per tant, al projecte s'hauria d'incorporar la vessant econòmica i productiva de l'automoció, és a dir, la indústria i el sector comercial.

En tot cas, en una primera fase el més pragmàtic seria:

- Establir una xarxa patrimonial de l'automoció incloent-hi arxius i museus especialitzats del país.
- Crear un centre logístic, des d'on es gestionaria el conjunt, on hi haurien les oficines, els magatzems i els tallers de restauració, sales d'exposicions temporals i una exposició genèrica bàsica.
- Crear una fundació per gestionar el conjunt, on el MNACTEC, com a impulsor de la proposta, tingués una posició central.
- A la fundació hi hauria d'haver la Generalitat, amb els departaments de la Generalitat implicats (Presidència, Indústria, Cultura —i el MNACTEC específicament—, Universitats i Recerca), les Diputacions, SEAT, Racc i representació de la propietat de les col·leccions dels vehicles, Fira de l'automòbil, Circuit de Catalunya, etc.

Tal com ja s'ha esmentat, actualment la Fundació Claret Sargatal disposa d'un edifici considerable quant a metres quadrats disponibles, que es troba a Sils. Amb una despesa raonable de rehabilitació i lloguer, es podria deixar-lo preparat per acollir el centre logístic de la fundació de l'automoció de Catalunya. En aquest equipament hi hauria d'haver el centre administratiu i de gestió del conjunt, sales temporals d'exposició, sala permanent compendi de l'automoció catalana, els tallers de restauració i els magatzems d'aquells vehicles que s'anessin recuperant per part de la fundació. Aquesta és una tasca urgent, perquè alguns dels vehicles més rellevants existents a Catalunya estan sortint a l'exterior

per ser venuts en cases de subhastes. Això està lligat a la pobra patrimonialització del sector, que no té definida una política de protecció, amb les declaracions de BCIN, bens i col·leccions catalogades, BCIL i les noves figures de protecció com Paisatge Cultural-Automoció com circuits, carreteres, etc., de la qual ja se n'ha parlat i que hauria d'esdevenir una prioritat. Si no es concreta i es duu a terme aquesta política, pot haver-hi una espoliació a mans de col·leccionistes estrangers, que deixin el país sense els testimonis del que va ser una indústria puixant i una activitat de primer ordre al nostre país, tant a nivell social com esportiu. Evidentment, el mateix edifici hauria d'allotjar la col·lecció de Salvador Claret.

Mesures immediates a prendre:

Ara encara hi ha una situació relativament bona per poder executar en condicions un model de patrimonialització, representació i transmissió de coneixement del món de l'automoció a Catalunya. Tot i així, si es tarda gaire es perdrà aquesta situació favorable. Per tant, caldrà:

- Executar la política de patrimonialització, amb l'inventari del patrimoni de l'automoció i les declaracions pertinents de protecció. Això hauria de començar ben aviat. El fet fins ara no és gens significatiu i no salvaguarda ni protegeix el patrimoni de l'automoció català amb garanties suficients.
- Dur a terme un projecte de museïtzació d'aquest patrimoni, començant per una xarxa de col·leccions obertes al públic, bàsicament privades, articulades en un primer moment pel MNACTEC, amb un centre logístic que li donés visibilitat. En una segona fase es podria plantejar, transformar el Centre logístic en el Museu de l'Automoció de Catalunya.

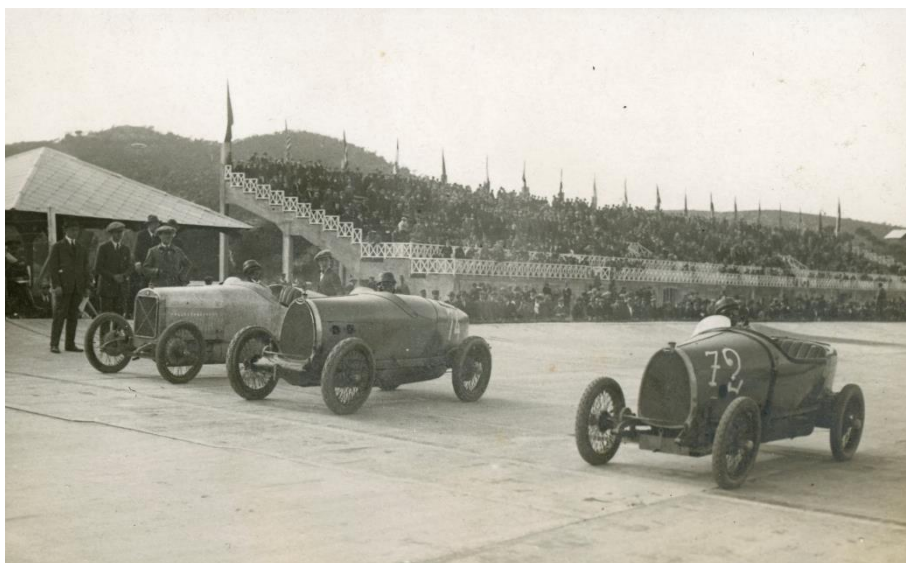
Aquest projecte museístic constaria de dos apartats: el museològic, on es plantejarien la missió, el mandat, el marc teòric, les funcions i els objectius de la proposta, la concreció de les línies a tractar, les àrees que ha de desenvolupar [sales d'exposició en els temes a tractar, centre de documentació, arxiu, àrea de recerca, restauració, conservació, difusió, màrqueting, educació, etc.]. De fet, es plantejaria en un punt híbrid entre el Pla Estratègic i el projecte museològic. El segon apartat seria la concreció de com es duria terme el projecte anterior, que és el que s'anomena projecte museogràfic.

- El Projecte arquitectònic i Pla funcional de l'edifici central, tant en la fase de centre logístic com en la de museu més a l'ús.
- La creació de la fundació publicoprivada amb els patrons que es proposin, en la qual es donaria especial rellevància al MNACTEC, com a Museu Nacional i com a

inductor de la proposta. El MNACTEC hauria de ser l'ens tècnic que acompanyés el desenvolupament del projecte.

- La recerca de recursos per executar el projecte. El pressupost de creació estarà incorporat en els projectes esmentats.
- Abans de la seva creació s'hauria de fer el projecte de màrqueting, el Pla educatiu, etc.

En paral·lel en tot això s'hauria d'engegar el procés participatiu entre els agents del sector.



4. Consideracions, missió i mandat

4.1. Consideracions de l'estat actual

A continuació es detallen algunes consideracions sobre l'estat actual del patrimoni de l'automoció a Catalunya:

- Des de les administracions públiques, la informació sobre el patrimoni, la indústria i l'impacte econòmic, social i territorial de l'automoció és merament generalista.
- Hi ha una greu problemàtica de relleu generacional als col·leccionistes històrics i més destacats del país.
- Manca de projectes museològics o museogràfics innovadors, moderns, dinàmics i de referència internacional, esdevenint les actuals col·leccions en simples pàrquings de vehicles.
- Existència del Circuit de Barcelona-Catalunya, continuador de l'històric i singularíssim Autòdrom de Terramar, amb un alt posicionament d'atracció mundial.
- Existència del clúster de la indústria de l'automoció de Catalunya [CIAC], així com d'esdeveniments de reconegut prestigi internacional.
- Existència d'una llarga i àmplia tradició del motor a Catalunya, de prestigi internacional, així com d'un ampli teixit associatiu i de col·leccions privades.

4.2. Missió

El perquè d'endegar aquest procés és la salvaguarda, la visibilització, la difusió social, la interpretació i la representació del patrimoni de l'automoció a Catalunya. Entenent com a patrimoni de l'automoció tot el que té a veure amb els vehicles de rodes amb tracció no animal ni humana, sinó per mitjans energètics de diferent tipus (automòbils, camions, tractors, motocicletes, etc.), i tot allò relacionat amb el seu entorn o ecosistema (carreteres, circuits, gasolineres, senyalística, *karting*, *slots*), tant des del vessant industrial, de lleure, esportiu, comercial i social.

4.3. Mandat

El Museu de l'Automoció de Catalunya ha de recollir els testimonis d'aquesta cultura o ecosistema que es trobin a Catalunya, amb especial èmfasi en aquells que han estat fruit de l'acció dels emprenedors del país, però sense descartar altres manifestacions d'altres indrets que es conserven al nostre país.

El Pla té com a finalitat arribar a tots els públics d'arreu i preservar un element identitari cabdal del país. La patrimonialització del sector s'entén com una fase imprescindible per avançar en la creació del museu de l'automoció. De fet, aquest seria la fase culminant del procés.



5. Objectius estratègics generals

5.1. Consolidar el procés de patrimonialització del sector

L'absència d'un sector patrimonial específic de l'automoció afebleix la possibilitat de la seva consolidació institucional i la creació d'infraestructures que el prestigiïn com a elements de representació social.

Aquest objectiu general el conformen els següents objectius específics:

5.1.1. Ordenar el sector patrimonial i cohesionar-lo

L'automoció a Catalunya no ha aconseguit consolidar un *pool* patrimonial públic potent, en consonància al seu paper en la societat catalana i en la seva història, i no té la projecció pública que es mereix. L'element més sòlid de patrimonialització l'ha proporcionat el Sistema Territorial del Museu Nacional de la Ciència i la Tècnica de Catalunya a partir de la Col·lecció Salvador Claret, a Sils i de la seva pròpia col·lecció a Terrassa. Tanmateix, el problema bàsic per consolidar el sector és la inexistència d'un inventari complet, mínimament exhaustiu. Conseqüentment no hi ha un marc de protecció adient, el que implica que no hi ha una aplicació generalitzada de les figures legals de protecció vigents. Ni s'ha fet una política de foment de l'ús del patrimoni de l'automoció. Per tant, és del tot imprescindible iniciar aquest procés per gaudir patrimonialment del sector.

Objectius operatius

És imprescindible estructurar el sector seguint els criteris de la llei de patrimoni vigent i estar amatent per quan s'elabori la nova llei, de la qual ja es disposa de la Memòria prèvia al tràmit legal d'entrada al Parlament de Catalunya per ser debatuda i, si s'escau, aprovada.

Accions

Dins d'aquest objectiu estratègic general, es proposen una sèrie d'accions que permetin fer-lo realitat. És un moment complicat perquè la nova llei de patrimoni cultural està en procés d'elaboració. En principi aquest fet podria semblar un inconvenient, perquè l'únic que se sap és que es vol fer créixer el patrimoni industrial i no se sap cap on anirà, però pot esdevenir un avantatge perquè, si el sector està amatent, pot influir en la nova llei.

Per tant, es proposen les accions següents:

- Inventari general dels diferents sectors de l'automoció en tots els seus aspectes [automòbils, motocicletes, autobusos, tractors, circuits, benzineres, fàbriques, garatges, elements de senyalització i seguretat, antics traçats, paisatge de les carreteres, arxius tècnics i documentals, biblioteques especialitzades, edificis, etc.], amb visió global però aplicant la necessària metodologia per a cadascun d'aquests àmbits, siguin béns mobles, immobles, documentals, etc.
- Protecció: definir els elements prioritaris a protegir. Actualment, en els inventaris del Servei d'Inventari i Suport Tècnic de la Direcció General de Patrimoni Cultural, només hi ha 30 elements declarats Bé d'Interès Local (BCIL) i 19 declarats Bé Cultural d'Interès Nacional (BCIN) i d'aquests, 10 estan relacionats en el món del ferrocarril, que no és objecte de l'actual Pla.
- Definir les figures de protecció: BCIN, BCIL, Bé catalogat moble, que actualment és homologable al BCIL immoble.
- Fer propostes de noves figures de protecció per al patrimoni de l'automoció més escaients que les actuals. A banda de les ja existents, seria interessant per a l'automoció la creació del Paisatge històric, per incorporar carreteres històriques i circuits, que englobarien no tant sols la traça, sinó el paisatge del seu entorn. I també es proposaria la Zona d'interès per a l'automoció, quan fossin espais que no tinguessin un valor paisatgístic, però que agrupessin diferents elements de l'automoció [gasolinera, garatge, taller mecànic, sortidors, etc.].



5.1.2. Establir els criteris bàsics per a un protocol de restauració dels objectes

Tenint present de forma prioritària, i sense apartar-se gaire de la *Carta de Torí*, incloent si cal actualitzacions, cal definir una pràctica de la restauració dels diferents elements de l'automoció que mantingui una correlació ben definida entre la conservació dels elements que caracteritzen aquest patrimoni i l'ús exhaustiu que se'n pugui fer encara.

Objectius operatius

Aconseguir processos de conservació i estàndards operatius homologats internacionalment que garanteixin una correcta conservació dels elements patrimonials.

Accions

Elaboració d'un protocol específic de restauració i conservació preventiva de l'automoció, que en allò que tingui en comú amb altres elements patrimonials segueixi les cartes de restauració existents, fonamentalment la *Carta de Torí*, però que s'adapti a les característiques i les necessitats del sector.

5.1.3. Establir una planificació del procés de protecció i salvaguarda del patrimoni de l'automoció

La salvaguarda d'aquest patrimoni, a banda del seu coneixement exhaustiu i d'establir les figures de protecció, requerirà una planificació del seu procés d'execució.

Objectius operatius

Atès el caire imprescindible d'aquesta mesura, caldria tenir enllestida la proposta en un any.

Accions

Es proposa l'execució d'un Pla de patrimonialització del sector en els eixos esmentats. Aquest Pla hauria d'estar fet en un any.

5.2. Dur a terme una proposta nacional de gestió integral de caire museístic, arxivístic i documental

Si el primer objectiu estratègic general era imprescindible per avançar en el procés de patrimonialització, ara es planteja la culminació d'aquest procés amb la preservació arxivística i documental i amb el principal element de visibilitat i representació del sector: la consolidació d'una oferta museística de caràcter nacional, complementat per la presència a internet amb un web i altres productes, a més de la presència constant en xarxes.

Aquest objectiu general el conformen els següents objectius específics:

5.2.1. El treball en xarxa en tot el territori

A Catalunya, les col·leccions amb entitat d'automòbils, tractors, motocicletes, tricicles, etc. és molt nombrosa, però amb singularitats i característiques específiques per cada sector. Aquest fet recomana dur a terme una proposta museística estesa al territori, que reculli la riquesa territorial, la singularitat i la diversitat del conjunt del patrimoni de la nostra automoció. En quedarien al marge les petites col·leccions, tot i que puguin tenir algun element interessant.

En aquest sentit, se seguirien les línies del *Pla de Museus de Catalunya* i molt especialment el model consolidat del Museu Nacional de la Ciència i la Tècnica de Catalunya, que disposa d'una completa xarxa, que anomena Sistema Territorial del MNACTEC. És molt recomanable seguir el model del MNACTEC, que és la institució que està avalant i canalitzant les iniciatives per institucionalitzar el sector i donar-li una estructuració patrimonial. En els capítols inicials del Pla enumerem les propostes territorials d'arrel privada, que formarien el nucli de la xarxa proposada.

Objectius operatius

Crear el marc jurídic i de relacions que haurà de definir les característiques de la xarxa de tots aquells espais, equipaments o col·leccions amb rellevant interès patrimonial, de manera que tots els seus possibles membres considerin que és del seu interès formar-ne part.

Accions

L'acció principal serà la constitució de la xarxa del patrimoni de l'automoció de Catalunya i l'establiment d'un conveni de col·laboració entre els diferents components de la xarxa, que estableixi el marc de l'esmentada col·laboració entre ells, com a ens relacionats a la

proposta nacional

5.2.2. Assolir un finançament publicoprivat suficient

Atès que encara hi ha una potent indústria de l'automòbil autòctona i en cal la complicitat, una manera de aconseguir-la és que aquesta iniciativa privada contribuís al finançament de la proposta i també conseqüentment a participar en els seus òrgans de gestió.

Actualment a Catalunya encara hi ha empreses de reconegut prestigi i importància que, de facto, constitueixen el clúster de la indústria de l'automoció de Catalunya, a més del circuit de Barcelona-Catalunya, el saló de l'automòbil, el Reial Automòbil Club de Catalunya, la Fira de l'automòbil, etc. i tots aquells fons documentals i entitats històriques relacionades, que haurien de formar part de la iniciativa. És imprescindible que l'administració pública faci d'element tractor, però en aquest sector no seria lògic ni sostenible que ho assumís de manera solitària.

Objectius operatius

Estudi jurídic, administratiu, econòmic i de gestió de la proposta més adequada per a les necessitats del projecte museístic proposat.

Accions

Creació d'una fundació publicoprivada, liderada per la Generalitat de Catalunya, amb la presència dels diferents departaments implicats, que seria qui gestionaria l'equipament, bàsicament a través —o amb una presència important— del MNACTEC. Els membres privats sortien del clúster industrial, l'esportiu, el patrimonial, el comercial i el del lleure.



5.2.3. Fer propostes de gestió adequades a la realitat

El camp de joc vindria delimitat per la col·laboració publicoprivada. Per tant, la fórmula més adequada és la que garanteixi aquesta col·laboració, que és la de la fundació. La fundació seria un marc estable de col·laboració per a la gestió i de creació de consensos. Per tant, s'aposta per una gestió democràtica amb participació dels sectors implicats.

Objectius operatius

La finalitat és optar per la proposta museística que s'adapti millor a les característiques que planteja aquest Pla.

Accions

- Gestió participativa. Obertura de canals que recullin l'opinió i la valoració del visitant i del no visitant al centre per establir canals de millora permanent.
- Gestió en equip. En ser participativa és molt més rica, eficaç i competitiva. També més complexa que una gestió molt jerarquitzada.

5.2.4. Un museu accessible, inclusiu i sostenible

La proposta museística que esdevingui del procés s'hauria d'alinejar amb la recent definició de museus de l'ICOM, aprovada a Praga l'any 2022 i sobretot els criteris adoptats pel *Pla de Museus* de la Generalitat de Catalunya, aprovat l'any 2018. Conseqüentment, el museu haurà d'atendre les demandes de l'accessibilitat universal i, per tant, haurà de fer que sigui permeable i comprensible per tota la societat. El museu haurà de ser també inclusiu, que no exclouï cap sector ni cap segment social, ni per raó de raça, cultura, gènere, ni de classe social. I, finalment, haurà de ser un equipament sostenible en termes econòmic, de gestió i ambientals.

Objectius operatius

Es tracta de definir la proposta més plausible en el moment actual, que és donar pes a la xarxa i a un centre, bàsicament logístic i operatiu i, per tant, àgil en termes de gestió

Accions

Aquest objectiu estratègic és el central de la proposta. La figura d'un museu és la principal mesura de representació del sector, ja que li dona una àmplia institucionalització i això implica reconeixement social i polític. Per tant, proporciona una centralitat ciutadana a la proposta.

Per fer possible aquest objectiu, és imprescindible desenvolupar abans el primer objectiu exposat, que és la patrimonialització. Cal dir que el sector en l'estat actual ja té un ampli reconeixement entre la població; gaudir d'un vehicle sol ser per la majoria dels ciutadans una experiència molt gratificant, tant en l'ús personal, com en l'esportiu i el lúdic, i d'aquí prové la popularitat del sector. A més del pes econòmic de l'ecosistema de l'automoció. La patrimonialització i la representació museística significa el reconeixement institucional i del pes cultural del sector de l'automoció.

Per concretar aquest procés es proposen les accions següents:

- La creació d'un web específic del Museu de l'Automoció de Catalunya. Avui en dia és tan imprescindible com la recepció o les sales del museu.
- La creació del Museu de l'Automoció. Per començar, es proposa un centre logístic de gestió, amb magatzems i tallers de restauració, oficines d'administració i un espai d'exposició representatiu de la xarxa d'equipaments museístic de l'automoció i del sector patrimonial. En aquest espai expositiu hi hauria d'haver una presència tecnològica important, en consonància a la despesa que el sector fa en investigació. També hauria d'estar dotat d'un Centre de Documentació, que recollís el màxim d'informació patrimonial. Com a local es proposa el que Salvador Claret va adquirir a Sils. Evidentment, aquest equipament hauria de mostrar a banda la col·lecció d'automòbils Claret. Això implicaria redactar un conveni entre la Fundació i Salvador Claret per regular la cessió d'usos d'espais.
- La realització d'un projecte museològic i museogràfic, que estableixi les pautes i característiques concretes de com ha de ser el museu.

5.3. Dotar el sector de l'automoció d'un entorn social i cultural que permeti superar el marc actual, més lligat al gaudi personal

A priori, la patrimonialització i institucionalització del sector de l'automoció no hauria de comportar grans dificultats per tal d'assolir un entorn social i cultural ampli i ric. El fet que el sector hagi calat a nivell individual arreu del món, o com a mínim en el món desenvolupat, ho facilita enormement. Tot i això, caldrà prendre algunes mesures per garantir aquesta implantació sociocultural comunitària.

Aquest objectiu general el conformen els següents objectius específics:

5.3.1 Anàlisi de mercat i d'implantació del nou producte. Anàlisi de l'entorn

És del tot imprescindible conèixer profundament l'entorn d'implantació a tots els nivells, social, econòmic i cultural. És aquest coneixement el que facilitarà dur a terme accions en aquesta línia.

Objectius operatius

Dur a terme tots els estudis i anàlisis necessàries per prendre les mesures més adients que ens portin a una implantació generalitzada del producte.

Accions

Es plantegen les accions següents:

- Estudi sociològic de la població en relació a l'interès del sector de l'automoció.
- Estudi de màrqueting per facilitar la implantació del producte de la manera més viable a nivell social i econòmic.
- Pla director. A banda del Pla Estratègic, periòdicament s'hauran d'actualitzar les directrius de l'equipament, en relació a l'organització de les funcions i els recursos de l'equipament, adreçats a la consecució dels seus objectius.

5.3.2. Garantir-ne l'ús social. Un museu per a la ciutadania

L'equipament ha de fer una tasca que el connecti permanentment amb la societat i els productes que generi han de tenir habitualment acceptació pel seu entorn.

Objectius operatius

L'equipament ha de tenir un coneixement constantment actualitzat del seu públic i del seu públic potencial.

Accions

- Estudis de públic i de no públic. S'han d'analitzar tots els aspectes i constants que reportin informació imprescindible per al bon funcionament del museu.
- Avaluació constant. Per al bon funcionament del centre caldrà una avaluació constant, de la qual caldrà determinar-ne la periodicitat.
- Estudis d'impacte. Totes les accions han de mesurar l'impacte que comporten en el seu entorn social.
- Establir un programa anual d'actuació cultural i social.



5.3.3. Avançar en la institucionalització del sector

La consolidació de la proposta s'assolirà a través de la via de la seva institucionalització. Això vol dir una gestió sòlida, transparent i adaptada a les necessitat de la societat. Assolir un estadi institucional significa l'acceptació social del producte.

Objectius operatius

El museu ha de disposar d'una organització interna de qualitat i que doni resposta a les seves necessitats i a les de la societat.

Accions

- Organigrama. Aquest ha de donar resposta a les necessitats i reptes del museu.
- Carta de Serveis. El museu ha d'oferir una carta de serveis que doni resposta a la seva missió i mandat.
- Manual de Bones Pràctiques. Analitzarà el grau de compliment en programes i activitats.
- Establir un sistema de governança. Conjunt d'accions i valors que garanteixen una presa de decisions d'acord amb els seus objectius estratègics.
- Tenir un pressupost just, que permeti desenvolupar els objectius establerts al Pla estratègic.
- Pla de riscos laborals.

5.3.4. Entorn internacional

L'equipament ha de jugar el paper internacional que li pertoca com a país amb una potent indústria del sector, en el passat però també en el present i el futur, i un gran pes de les accions lúdiques i esportives, relacionades amb l'automoció.

En el món occidental hi ha potents realitats museístiques en aquest sector que disposen dels seus referents nacionals, majoritàriament públics, de l'automoció, fet aquest que contrasta amb el buit català.

Deixant a banda les espectaculars actuacions museístiques de marca, exemples com el Musée National de l'Automobile [Mulhouse, França], el National Motor Museum [Beaulieu, Anglaterra], el Museo Nazionale dell'Automobile [Torí, Itàlia], el Deustches Museum [Múnic, Alemanya], l'Autoworld [Brussel·les, Bèlgica], entre altres, haurien de ser els exemples on emmirallar-se

Catalunya hauria de posar-se l'objectiu d'estar entre aquests exemples internacionals, tot i que cal ser conscient que caldrà fer-ho de manera gradual.

Objectius operatius

Marcar un temporalitat raonable per tal que Catalunya figuri entre les principals ofertes de l'automoció patrimonial europees.

Accions

- Proposta de Automobilistic Heritage Lab. Debatre, valorar i articular, si cal, la creació d'un *pool* o un laboratori d'experiències internacionals i patrimonials de l'automoció amb presència dels principals museus del sector d'arreu del món, amb la finalitat d'intercanviar experiència, de transmetre coneixement i fer recerca en aquest sector.

En aquesta descripció no s'incorporen ni els objectius, ni les necessitats de l'edifici, ni els dels treballadors dels quals es disposa. Es parla de qüestions que s'hauran de tenir en compte com el Projecte Arquitectònic, el Pla Funcional de l'edifici, la Llicència d'activitats, plans de seguretat per als objectes i les persones, pla d'autoprotecció, etc. El fet de no saber de quin edifici central es disposarà, ni de quina plantilla, ni de quina col·lecció es disposarà dificulta el tractament d'aquests aspectes. Per tant, només s'avança que caldrà tenir en el seu moment aquests documents. Aquest temes dependran molt de si s'avança en la línia d'un museu estès al territori, amb un àgil centre logístic, o de si s'opta per un potent museu descentralitzat, que no és el cas del present Pla.

5.4. Funcions

El Museu de l'Automoció de Catalunya ha de fer unes funcions bàsiques dins del sector, que de fet cap altre equipament, associació o ens similars està duent a terme. Les funcions bàsiques són: la difusió, la recerca i la prescriptiva en relació al patrimoni de l'automoció. Quant a la funció prescriptiva, hores d'ara, només el MNACTEC pot arribar a tenir el *know how* adient o coneixement especialitzat en la matèria de l'automoció patrimonial, vinculat al sector públic.

5.4.1. Difusió del coneixement

El Museu ha de ser la plataforma principal de difusió del patrimoni de l'automoció. No tant sols a nivell general de la ciutadania, sinó de les diferents categories de docència, per la qual cosa es dotarà d'un Pla de comunicació del patrimoni que li és competent.

5.4.2. Recerca

El Museu esdevindrà l'equipament de referència del país en la generació de coneixement del món patrimonial de l'automoció i de la seva història. Per tant, serà l'agent de recerca bàsic del sector. Per tal d'esdevenir el principal transmissor de coneixement, li cal fer tant recerca bàsica, com recerca aplicada. Per aquesta raó, es dotarà el Museu dels recursos humans i pressupostaris per fer-la possible. En aquest sentit, es dotarà d'un Pla de Recerca i es demanarà a la Fundació CERCA ser-ne membre observador. No és demana ser membre de ple dret, perquè de fet no és un centre d'investigació o recerca a l'ús dels que formen part de la Fundació CERCA. La recerca del museu ha de comportar innovació i desenvolupament, el que és conegut com l'I+D. El museu haurà de disposar de la massa crítica suficient per poder dur a terme la funció de recerca.

5.4.3. Transmissió de coneixement i representació del sector

Com agent de recerca i com a museu, hauria de tenir la funció fonamental de transmetre el coneixement que custodia i el de representació de la seva realitat a través de les tècniques museogràfiques o expositives que consideri més adients, que es veuran reflectides en el Projecte Museogràfic.

5.4.4. Prescriptiva

Atès que el Museu ha d'esdevenir el principal centre generador de coneixement del patrimoni de l'automoció, la Generalitat de Catalunya hauria de reconèixer-li la capacitat de ser el principal prescriptor i informador i gestor pel que fa al sector que representa.

6. Pla d'acció

El Pla d'acció ve donat per les principals accions relacionades amb els objectius estratègics generals, específics i operatius i les funcions bàsiques. A continuació s'enumeren totes les accions plantejades, són 36 accions imprescindibles per endegar el projecte, relacionades amb els objectius estratègics generals:

Consolidar el procés de patrimonialització del sector

- 1/ Inventari general de l'automoció
- 2/ Protecció: definir els elements prioritaris a protegir
- 3/ Definició de les figures de protecció
- 4/ Propostes de noves figures de protecció
- 5/ Protocol de restauració de l'automoció
- 6/ Pla de patrimonialització

Dur a terme una proposta nacional de gestió integral de caire museístic, arxivístic i documental

- 7/ Creació de la xarxa d'equipaments de l'automoció
- 8/ Conveni de col·laboració entre els diferents equipaments de la xarxa
- 9/ Creació d'una fundació publicoprivada
- 10/ Gestió participativa
- 11/ Gestió en equip
- 12/ Web específic del Museu
- 13/ Pla de Riscos Laborals
- 14/ Creació del Museu de l'Automoció
- 15/ Projecte museològic i museogràfic

Dotar el sector de l'automoció d'un entorn social i cultural que permeti superar el marc actual, més lligat al gaudi personal

- 16/ Estudi sociològic
- 17/ Estudi de màrqueting
- 18/ Pla director
- 19/ Estudis de públic
- 20/ Avaluació constant
- 21/ Estudis d'impacte
- 22/ Establiment d'un programa anual d'actuació cultural i social

- 23/ Organigrama
- 24/ Carta de Serveis
- 25/ Manual de Bones Pràctiques
- 26/ Establiment d'un sistema de governança adient
- 27/ Dotació d'un pressupost just
- 28/ Automobilistic Heritage Lab
- 29/ Llicència d'activitats
- 30/ Pla de Seguretat
- 31/ Pla d'Autoprotecció i evacuació
- 32/ Projecte arquitectònic
- 33/ Pla Funcional

Funcions

- 34/ Pla de comunicació
- 35/ Pla de Recerca
- 36/ Observador dins la Fundació CERCA