

DEBERES PARA LA NÁUTICA DE RECREO



Ahora que termina la temporada para la mayor parte de la gente que practica la náutica de recreo es el momento de reflexionar sobre algunos aspectos que deberíamos tener en cuenta para tratar de mejorar. A pesar de la caídas de ventas y del inexistente caso que nuestra administración presta a un negocio que debería ser importante en nuestro país, dados los miles de kilómetros de costa que tenemos, nuestra actividad no ha bajado demasiado en los puertos de las Baleares, donde la presencia de una mayoría de barcos extranjeros siempre nos da una estabilidad en forma de espejismo, que oculta los verdaderos datos de la náutica nacional.

España ha perdido el 30% de mercado interior, y nuestras empresas de fabricación de elementos para barcos de recreo han vendido un 50% menos, aunque se han logrado defender saliendo al exterior. La invasión de productos franceses, alemanes, italianos, suecos, finlandeses, holandeses e ingleses en nuestra náutica no es más que la consecuencia de una nula política de atención hacia este sector tan importante que, como contaba la Gaceta Náutica en su número de septiembre, falta mucha mano de obra especializada, y los puestos de trabajo que se van creando no se ocupan por falta de especialistas. Algo incomprensible en un momento tan delicado de nuestra economía, en la que no hay sector que no se haya resentido, y haya tenido que despedir operarios. Por el contrario, la náutica demuestra, como ya lo hizo en los años setenta y ochenta, un potencial de crecimiento en el que los políticos deberían poner los ojos.

Hace 20 años teníamos 16 astilleros dedicados a construir barcos para el recreo; hoy apenas contamos con 7. Hace 20 años nuestra industria de accesorios crecía al 15% anual, hoy apenas queda en España algún fabricante de este tipo de elementos. La mayor parte de las empresas agrupadas en ADIN o ANTEM se dedican a comercializar productos extranjeros, sin que apenas se beneficie nuestra red industrial. Y ya saben, cuando una nación solo comercia y no fabrica, la recesión acaba por llegar. Es lo que está pasando en los Estados Unidos, que han llevado toda su fabricación a los países asiáticos, y ahora falta empleo para los locales. En unos años, si seguimos así, habrá desaparecido prácticamente todo el sector nacional de náutica industrial, y solo nos quedarán servicios y más servicios.

La optimización de amarres, la política de fondeos públicos, de pago o no, la simplificación de las titulaciones y de las revisiones de los barcos, junto con el traspaso de los puertos deportivos sitios en el interior de los de interés general a las comunidades autónomas, son asignaturas pendientes. Por no hablar de una regulación que favorezca la contratación de patrones españoles en base a títulos profesionales para nuestra náutica del alquiler. Además de equiparar nuestras leyes internas con las de los países de nuestro entorno, para que no se den agravios comparativos, que permiten a los barcos de la Comunidad permanecer en nuestras aguas todo

el tiempo que quieren sin pasar una sola revisión, poniendo por tanto en peligro a los navegantes hispanos que sí las pasamos, y a nuestros castigados ecosistemas.

España es un país de parches, de soluciones a corto plazo, de pelotazos que imposibilitan un crecimiento sostenible y prolongado, un lugar en el que se reacciona tarde y mal, y de cuyas férreas normas administrativas siempre se aprovechan los que vienen de fuera. La náutica de recreo deberían ser uno de los motores de la industria costera, pero para ello es necesario que salga de esos tópicos que la colapsan y que no la deja acercarse a un número mayor de españoles. Está bien que los extranjeros vengan a nuestras aguas, pero lo que es injusto e insoportable es que toda la parafernalia náutica esté preparada solo para ellos, mientras que, con cada decreto, con cada nueva norma, se van cerrando las puertas a los usuarios españoles. Y así es muy difícil que podamos progresar.