

## Mundo 1 2008



Durante el año 2007, y según las cifras dadas por las asociaciones industriales del sector, la náutica de recreo española ha experimentado un retroceso cercano al 25%. Y esto que en principio puede parecer normal dada la artificial psicosis que han creado las instituciones financieras con la intención de regularizar sus pasivos, es realmente sorprendente para tratarse de unos de los países con mayor número de kilómetro de costa en el que las clases medias, y por lo tanto el consumo de masas, apenas acaban de llegar a él.

Si hay una industria a la que el Gobierno debía prestar atención es justamente a ésta, pues no tenemos competencia en posición geográfica, clima y demanda de atraques por parte de los navegantes europeos. Sin embargo, y en lugar de ello, se sigue haciendo demagogia barata de alpargata, se penaliza la actividad hasta cotas insoportables y, en definitiva, se maltrata hasta lo absurdo a uno de los pocos negocios exclusivos que posee nuestro país, dada nuestra privilegiada geografía, del que todos podríamos salir ganando.

Viendo los números dados en el último Salón Náutico de Barcelona podemos apreciar que a lo largo del año pasado se han vendido barcos de vela más grandes, aunque en número muy inferior al ejercicio del 2006. Por el contrario, las embarcaciones de motor mantienen la eslora; solamente el número de botes transportables crece un poco, lógicamente, a tenor de los desorbitados precios de los amarres.

Mientras pasan estas cosas en el sector, la Dirección General de la Marina "Machacante" sigue ignorando todo esto, sumidos como siempre en sus múltiples problemas internos, incluidas corrupciones por doquier. Y su patrón, el Estado, se dedica a elaborar leyes antagónicas y absurdas emanadas de alguna pataleta ministerial acaecida durante la Copa de América Valenciana, de cualquiera de los cientos de chupópteros de tierra adentro que estuvieron en el acontecimiento luciendo puesto, pero sin saber ni interesarles nada los barcos ni la mar.

La náutica de recreo es una actividad compleja que depende de muchos ministerios y cuyo desarrollo y crecimiento está íntimamente ligado a nuevas y ágiles medidas portuarias, realidades medioambientales exentas de ecologismo de salón; y sobre todo, es necesaria una política de futuro en la que se determine a dónde pretendemos llegar en los próximos veinte años. Todo lo que sea poner parches individuales por parte de treinta competencias distintas es ganas de seguir cargándose uno de los mejores y más exclusivos negocios que los españoles podríamos tener, y de cuyo desarrollo seguro que vivirían cientos de miles de familias.