

COMPETICIONES

2019: el año en que la vela se unió por su supervivencia

Los clubes náuticos de Mallorca, Barcelona y Valencia crearon el Circuito Mediterráneo, mientras que la Copa del Rey renovó con Mapfre, remodeló su formato y creó una clase para mujeres. Los clubes catalanes de playa luchan por sus negocios.

Álvaro Carretero
31 dic 2019 - 04:59



Soplan nuevos vientos para la vela española. Los cambios que el año pasado comenzaron a aplicarse en la escena internacional han permeado en España en 2019, donde los grandes actores de este deporte han movido ficha para adaptarse a los nuevos tiempos. Las regatas aún no se han desprendido del componente elitista que las acompaña, algo que el golf sí que ha comenzado a resquebrajar para acercarse a nuevas audiencias. A este factor se añade la cada vez mayor dificultad de vender el producto, pues la competición no se puede seguir desde tierra y el aficionado medio cada vez se siente menos atraído por pruebas que llegan a durar meses, como The Ocean Race.

El primer gran cambio se produjo en la Copa del Rey, organizada anualmente por el Real Club Náutico de Palma de Mallorca (Rcnpm). Tras asegurar hasta 2021 el

patrocinio de Mapfre, que da nombre a la prueba desde hace más de una década, se acometieron algunas de las principales reformas.

Por un lado, se impulsó la creación de una nueva clase femenina, la Women's Cup, para facilitar la participación de las mujeres en una disciplina donde apenas tienen presencia. La otra gran novedad fue el nuevo sistema de clasificación, con el que pretende dar un nuevo impulso a los dos últimos días de la regata, convertidos en dos finales diferentes. El objetivo: dar un mayor impulso mediático al tramo final y comercializar nuevos activos.

Tras remodelar la Copa del Rey, el Rcpm también se encargó de dar un nuevo impulso a la Sail Racing PalmaVela. El club mallorquín se unió al de Barcelona y Valencia para crear un circuito conjunto entre sus tres principales competiciones. La cita balear, el trofeo Caixabank Conde de Godó y el SM La Reina conforman el nuevo Circuito Mediterráneo, que está restringido a la participación de cruceros ORC. Cada prueba se disputa en una fecha distinta, entre mayo y julio y, por ahora, no se obliga a las embarcaciones a disputarlas todas, sino que eligen a cuáles acudir.

Cada una reparte sus propios premios, aunque se ha establecido una clasificación general y diferentes incentivos para fomentar la participación de los veleros. Entre ellos, establecer tarifas reducidas de amarre en los clubes organizadores y la inscripción gratuita para las que se completan el circuito.

El Caixabank Conde de Godó, la Sail Racing PalmaVela y el SM La Reina conforman el nuevo Circuito Mediterráneo

La vela catalana lucha por su negocio

No sólo la alta competición ha tenido que estrechar lazos para salvaguardar su futuro. Los clubes catalanes de playa afrontan un futuro incierto debido a la interpretación del Reglamento General de Costas aprobada en 2014. Según el texto, este tipo de instalaciones no pueden sobrepasar los 300 metros cuadrados, lo que ha puesto en jaque el modelo de negocio de, al menos, una docena de entidades.

“La mayoría va a cerrar porque no podrá sostener los costes de las reformas ni su modelo de negocio puede sobrevivir si se ajusta a la extensión que dicta el reglamento”, explica Xavi Torres, presidente de la Federación Catalana de Vela (FCV). Tres clubes,

entre los que están Cabrera de Mar, Canet de Mar y Pineda de Mar, ya han tenido que cerrar y, a cierre de este documento, la federación aún mantenía abiertas las negociaciones con el futuro Gobierno para incluir enmiendas en el texto.

Se trata de entidades deportivas que se ubican en municipios de entre 15.000 y 70.000 habitantes que, a menudo, no sólo ofertan deportes náuticos, sino que también funcionan como almacén de los equipos y son pequeños polideportivos donde se organizan competiciones de otras disciplinas.

Este no ha sido el último conflicto al que se tuvo que enfrentar este deporte. La Real Federación Española de Vela (Rfev), que este año trasladó su sede desde Madrid al centro de alto rendimiento de Santander, pasó por un largo proceso judicial después de que la federación madrileña y el club náutico de esta ciudad interpusieran una demanda contra el organismo por incumplir con los estatutos. El cambio de domicilio, que finalmente sí que pudo realizarse, ha costado 727.000 euros, equivalente al 20% de los ingresos anuales de la entidad, que en 2019 se situaron en 3,2 millones de euros.