



Hay un león que protege tu
barco y tu empresa náutica



GRUPO
BAEZA

Compte de Sallent, 20
07003-Palma
971 72 04 43

www.grupobaeza.net · generalinautico@segurosbaeza.com

Bartomeu Coc, 14
07300 - Inca
971 88 35 25

INFORME DEL BALEARIC MARINE CLUSTER

Náutica balear: 1.106 millones de facturación y 5.145 empleos

El sueldo medio de los trabajadores del sector es de 32.000 euros anuales

Un informe realizado por el Balearic Marine Cluster, presentado el pasado 24 de abril en el transcurso del primer foro de superyates, confirma lo que todo el mundo intuía: la náutica balear es un sector estratégico que factura 1.106 millones de euros anuales y genera 5.145 empleos. La mayor parte del negocio se concentra en el subsector de la reparación y mantenimiento de yates. PÁGINA 14

PARÍS 2024



SAILING ENERGY

MALLORQUINES EXCEPCIONALES. Paula Barceló y Nacho Baltasar, en la foto con el conseller de Deportes del Govern balear, Jaume Bauzá, durante el Trofeo Princesa Sofía Mallorca by Iberostar, serán los representantes de la vela balear en París 2024. Gaceta Náutica les ha entrevistado para saber cómo afrontan la cita olímpica. Paula, cuarta en Tokio, aspira a medalla y Nacho ha demostrado que es capaz de todo. PÁGINAS 36 Y 37

CONCESIONES

Cae el Club Náutico de Ibiza tras 99 años de vida

La APB otorga las instalaciones de la historia entidad deportiva a Puertos y Litorales Sostenibles.

PÁGINAS 2, 4 Y 5

OPINIÓN

Ciencia e ideología

GABRIEL DOLS

PÁGINA 9

PRO-Rigging

Jarcias (Cables y varillas)
Acastillaje
Servicios winches
Hidráulica
Sistema de enrolladores

www.pro-rigging.com
info@pro-rigging.com

+0034 971 592 905
+0034 677 418 880

PRO-Rigging

FLENSBURGER
YACHT-SERVICE
OFFICE MALLORCA

EXPLORER 62 Quay P2
Stand 430

PALMA BOAT SHOW
Book your appointment

Para compras y ventas:
+34 644 307 304
anja.eckart@fys.de
www.flensburgeryachtservice.com

SU AGENCIA LOCAL DE SEGUROS NÁUTICOS CON PRESENCIA MUNDIAL

Palma de Mallorca · Tel. +34 971 70 86 70

pantaenius.es

PANTAENIUS
AGENCIA DE SUSCRIPCIÓN DE SEGUROS NÁUTICOS

CARTA DE LA DIRECTORA

PELILLOS A LA MAR

LA caída del Club Náutico de Ibiza supone la constatación de que Puertos del Estado, organismo dependiente del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana –es decir, del Gobierno central– no tienen la menor intención de proteger las entidades deportivas históricas presentes en las instalaciones de su competencia. La prueba más evidente de ello es que nada ha cambiado desde que el Club Marítimo de Mahón perdió su concesión, allá por 2010, hasta el pasado 18 de abril, fecha en la Autoridad Portuaria de Baleares (APB) decidió otorgar la concesión del Náutico de Ibiza a la mercantil Puertos y Litorales Sostenibles, cuyo «representante» (las comillas responden a la textualidad de la consideración que le otorga el propio organismo portuario) ha sido recientemente condenado a 11 meses de cárcel por tentativa de estafa procesal y falsedad documental. La Ley, según sostiene categóricamente la Abogacía del Estado, no impide que un convicto pueda gestionar un espacio público, corroborando algo que no por sabido resulta menos preocupante: en España ocurren cosas muy extrañas.

En ese tiempo, las dos formaciones que han gobernado la nación (PSOE y Partido Popular) han sido incapaces de encontrar la fórmula legal que permita la supervivencia de los clubes. Mejor dicho: ni siquiera la han buscado, aunque no han perdido nunca la oportunidad de decir que estaban trabajando en ello. Era mentira, claro. En mitad de esa

El Náutico de Ibiza y el efecto dominó

ELENA PIPÓ
elenapipo@mallorcapress.es



«Los clubes del Estado caen uno tras otro, pronto lo habremos normalizado y ya no habrá quien lo pare»

larga travesía llena de declaraciones vacuas e inacción política ha desaparecido también –que no se me olvide– el decano de la náutica balear, el Club Marítimo de Mahón, fundado en 1917. Sus escasas dimensiones hicieron que su pérdida pasara casi desapercibida, pero no existe duda de que marcó un antes y un después, y de que desde entonces ningún club está a salvo.

El Náutico de Palma tampoco ha podido renovar de momento su concesión, tras un turbio proceso en el que la misma Abogacía del Estado que antes defendía su continuidad —a

cambio de endosarle la construcción de un aparcamiento subterráneo a los socios– decidió un buen día enmendarse a sí misma y pronunciar aquello de «donde dije digo, digo Diego». Nadie ha explicado todavía las razones de este cambio de parecer, probablemente porque son inconfesables.

La adjudicación de una autorización temporal de tres años a Puertos y Litorales Sostenibles coloca ahora al Náutico de Ibiza en una situación muy delicada. Sin concesión que gestionar, el club carece de un espacio donde desarrollar la actividad de sus equipos deportivos y escuelas de vela, por no hablar de su financiación. Sigue existiendo como asociación deportiva, pero carece de capacidad operativa para desarrollar su función. Está bien que sus directivos se muestren decididos a mantener viva la llama del deporte y la actividad social, pero hay que ser realista: el club ha caído y en las actuales circunstancias no le resultará nada fácil remontar el vuelo.

La Asociación de Clubes Náuticos de Baleares lleva enviados ya muchos mensajes de socorro sin recibir una respuesta efectiva. Ha quedado demostrado que las proposiciones no de ley, como la aprobada por el Parlament balear instando a Puertos del Estado a proteger los clubes, no sirven de nada, salvo para que parezca que se hace algo. El tiempo pasa y las entidades pioneras de la náutica española caen como fichas de dominó, un efecto que ni la condena penal de un licitante ha sido capaz de detener. La cosa pinta fatal.

Sombrillas para el Port Petit

TOMEU CAPROIG

✗ Habrá que ver quien paga el dragado del antiguo Club Marítimo Molinar de Levante antes de que el nuevo concesionario tome posesión. A la dársena le ha salido una inesperada playa fruto de la acumulación de sedimentos que los técnicos de la Autoridad Portuaria de Baleares nos dijeron que se iba a frenar con la construcción de un islote artificial que costó un riñón al erario y que ha sido un absoluto fiasco. Una opción económica podría consistir en la instalación de unas cuantas sombrillas y hamacas, y convertir el antiguo puerto en un *chill out* de precios prohibitivos donde los suecos que han gentrificado el barrio puedan dejarse sus dineritos. Yo no me lo pensaría.

✗ El reglamento de la Ley de Costas es un acto de piratería institucional que permite expropiar terrenos al más puro estilo bolivariano. Con la excusa del cambio climático y el aumento del nivel del mar, el Gobierno pretende fijar el deslinde en el punto que alcanza la ola de máxima expansión una sola vez (frente a las cinco que se exigía hasta la fecha). Si yo tuviera una propiedad junto al mar, que no es el caso, me preocuparía mucho este asunto.

✗ El archivo de la pieza del caso Puertos dedicada a investigar la concesión de un aparcamiento en Formentera redundante en la teoría de que las denuncias interpuestas por un abogado madrileño vinculado a la antigua cúpula de la APB, que le encargaba carísimos informes, carecen por completo de fundamento. Parece que la juez le ha tomado la medida al personaje en cuestión.

✗ El éxito –porque es un éxito– de la desaparición de la Comisión Balear de Medio Ambiente corresponde en gran medida al sector náutico y en particular a la federación que preside Gabriel Dols. El informe de los efectos nocivos de las sombras de los barcos sobre la posidonia ha sido el paradigma de la falta de vergüenza y escrúpulos de quienes formaban esta departamento pseudocientífico.

LEÓN VON ONDARZA FUSTER
ABOGADOS

Especialistas en derecho marítimo y de la náutica de recreo en Baleares
Specialists in recreational maritime and nautical law in the Balearics

LVOF

Calle Cataluña, 5A 3º · Palma de Mallorca · Tel: 971 228 775
www.ondarza-abogados.com

2024
CALENDARIO DE REGATAS

SECCIONS ESPORTIVES
RCNPP///
REIAL CLUB NAUTIC
Port de Pollença

MAYO
Regata Pollensa - Ciutadella · 03/05/24 · Cruceros
Regata Ciutadella - Pollensa · 05/05/24 · Cruceros

JUNIO
Pollensa Foil Week · 01-02/06/24 · Wing | Wasp | Kite

AGOSTO
Trofeo Cormorán · 23-24/08/24 · Epoca | Clásicos | Espiritu de tradición | Cruceros RI | FF

SEPTIEMBRE
Interclubs Vinyes Mortitx · 14/09/24 · Cruceros
Trofeu Colonya · 21-22/09/23 · Optimist

OCTUBRE
Illes Balears ILCA 4 · 12-13/10/24 · ILCA 4
Trofeo Nautica Elcano · 19/10/24 · Cruceros | FF
Campeonato Mallorca · 19-20/10/24 · FF

NOVIEMBRE
Circuito a2 · 02/11/24 · Cruceros | FF
Trofeu Nautica Elcano · 23/11/24 · Cruceros | FF

DICIEMBRE
Trofeu Nautica Elcano · 14/12/24 · Cruceros | FF

ENERO
Trofeo Galeria Maior · 20/01/24 · Cruceros | FF

FEBRERO
Circuito a2 · 03/02/24 · Cruceros | FF
Match Race · 10-11/02/24 · Match Race
Trofeo Galeria Maior · 17/02/24 · Cruceros | FF

MARZO
Trofeo Galeria Maior Regata Femenina · 02/03/24 · Cruceros | FF
Campeonato de Baleares · 01-03/03/24 · FF | Snipe
Europa Cup · 08-10/03/24 · ILCA 4 | ILCA 6 | ILCA 7
CT Europa · 18-23/03/24 · ILCA 6 | ILCA 7 Sub21

ABRIL
Liga a2 Pollensa - Faralló · 20/04/24 · Cruceros

vela@rcnpp.net 674 363 206

MENSAJES EN BOTELLAS



OSCAR SICHES
oscar@siches.com

EL pasado 10 de abril asistí al foro sobre la seguridad en la náutica, muy bien organizado por GACETA NAUTICA y la Autoridad Portuaria. Estaba el *presi* de la APB, señor **Sanz**, que además de interesarle y tener mucha experiencia en el tema a tratar, apoya estos eventos incondicionalmente. Creo que en algún momento se han juntado el karma humano de Javier Sanz con el literario del **Quijote**, y tenemos la suerte, después de haber sufrido mucho, de beneficiarnos de ello.

Asistieron también el director de APB, **Antoni Ginard**; el capitán marítimo, **José Escalas**, y el *conseller* del Mar, **Juan Manuel Lafuente**. Seguro que hubo otros, pero no los vi o no los conozco. *Forasters* hubo lo suyo, y de peso pesado. Me sorprendió ver al director general de la Marina Mercante, **Gustavo Santana**, un cargo muy importante pero al que nadie quiere, ni los marítimos ni los nautas, a los que se nos ha enchufado hace tiempo en un cajón de su escritorio.

Debe haber sido una sensación como romperse el aire acondicionado del despacho en verano, mientras la tercera parte de los funcionarios están de baja y Fomento retira otros tantos por necesidades estratégicas. Esta situación no es fruto de mi frondosa imaginación, la viví yo en una visita a la DGMM en 2022. La náutica la llevan los técnicos, ninguno de los cuales tiene experiencia con embarcaciones.

La desastrosa política española cambia un DGMM que llevaba años y había mamado la realidad del puesto, inclusive la náutica, por alguien que tiene que empezar de cero. Los ingenieros navales y oceánicos no tienen idea del día a día de lo marítimo y lo náutico. Por suerte, ANEN y las federaciones, colaboran mucho y sugieren y corrigen y minimizan el devastador efecto de la ignorancia. Os cuento esto para que os hagáis una idea de lo que en un evento así se cuece entre bambalinas. No estoy criticando, estoy explicando una realidad.

Comenzó el evento con una ponencia de un capitán de la Guardia Civil, que explicó en un idioma clarísimo y comprensible por todos, cómo y porqué había que te-

ner cuidado al salir en barco. Casi me emocionó que alguien con tanta experiencia pudiera explicar claramente cómo llevar la seguridad a bordo.

La intervención de Marina Mercante resultó predecible y algo monótona. En estos eventos hay que traer lo técnico al nivel del posible usuario. No importa el tone-

laje, eslora y la potencia de una embarcación de rescate, sino cuánto tarda en llegar de Palma a Cala Ratjada o de Sóller a Cala San Vicente, y cuantos rescates hizo cada una de ellas el pasado año y en qué áreas. Hoy, con Marine Traffic, ese histórico se recibe muy simplemente.

La primera mesa de debate co-

menzó muy bien, pero derivó enseguida a una discusión bizantina sobre las normativas. Una lástima, porque daba para mucho más y los participantes eran muy buenos. Este es un vicio que tenemos en España: en vez de buscar una solución factible buscamos cuál normativa lo impide.

La última mesa estuvo muy

bien, con participantes activos en la náutica y ejemplos claros y verídicos del día a día. A mí se me quedó la gana de aportar algo: al subir a una embarcación debemos olvidar esa soberbia de rey de la creación que los latinos llevamos dentro. Al zarpar, por mas experiencia que tengamos, estamos a merced del mar de muchísimas maneras. Es el mar quien decide, y nos toca estar atentos, que puede uno divertirse igual. Al mar no lo controlamos, hacemos que nos tolere. Hay que tenerlo en cuenta.

El mar nos tolera

Al subir a una embarcación debemos olvidar la soberbia latina



Especialistas en gasolineras náuticas

Un solo proveedor, todos los servicios



www.petroserveis.com • 971 25 35 69 • petroserviceis@petroserviceis.com

NUESTROS SERVICIOS

- Reforma, mantenimiento y ampliación de las instalaciones
- Venta y reparación de surtidores (todas las marcas)
- Reparación y limpieza de tanques e inspecciones periódicas
- Informatización y automatización de instalaciones
- Asesoría y gestión de gasolineras náuticas

NUESTROS CLIENTES: Real Club Náutico de Palma, Port Adriano, Alcudiamar, Marina Ibiza, Club Nàutic Ciutadella, Club Nàutic Arenal, Club Marítimo San Antonio de la Playa, Can Pastilla, Club Nàutic s'Estanyol, Marina Cala d'Or, etc...

CONCESIONES / VARAPALO A LA NÁUTICA SOCIAL

Cae el Club Náutico de Ibiza

La APB otorga la concesión de sus instalaciones a Puertos y Litorales Sostenibles a pesar de la reciente condena por estafa procesal de su «representante»

JOSÉ LUIS MIRÓ PALMA

El Club Náutico de Ibiza, fundado en 1925 y reconocido con la Medalla de Oro de Ibiza y el Premio Ramon Llull, máxima distinción que otorga el Govern de les Illes Balears, perdió el pasado 18 de abril su histórica concesión a manos de la empresa Puertos y Litorales Sostenibles, cuyo «representante», Alberto Pedraza, fue condenado hace menos de medio año a 11 meses de prisión por un delito de estafa procesal en grado de tentativa y otro de falsedad documental. El Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria, asesorado por el representante de la Abogacía del Estado, consideró que esta circunstancia no era motivo de exclusión legal de la citada sociedad, la mejor puntuada por la Comisión Técnica para la gestión de una autorización temporal de tres años de duración de las

instalaciones que el Náutico de Ibiza viene ocupando desde hace 99 años.

La APB admitió en una nota emitida el mismo día de la resolución del concurso que la condena de Pedraza fue objeto de un «am-

La Abogacía del Estado avaló la adjudicación ante los consejeros de la Autoridad Portuaria

plio debate». Sin embargo, la Abogacía del Estado descartó la posibilidad de la exclusión, por lo que, «ante la falta de alternativa», el Consejo decidió resolver el concurso a la vista del informe de la Comisión Técnica.

GACETA NAUTICA había adelantado en exclusiva en su edición digital el sentido del informe de la Abogacía del Estado que avalaba la adjudicación a Puertos y Litorales Sostenibles. Este dictamen, que determinó el criterio del Consejo, rechaza las conclusiones de una nota jurídica elaborada por el profesor de Derecho Penal de la Universidad Complutense de Madrid Manuel Ollé, quien sostiene que la estafa procesal y la falsedad documental pertenecen a la categoría de «fraude» y el hecho de ser condenado por estos delitos impide contratar con cualquier administración pública.

De acuerdo con la información facilitada por la APB, la empresa Puertos y Litorales Sostenible «se ha comprometido a invertir 1,9 millones de euros en la instalación de un dique flotante para la reducción de la agitación marina dentro



de la dársena interior, así como otros 240.000 de inversión en mejora medioambiental, que incluye la instalación de placas fotovoltaicas, la aportación de un dron acuático para la limpieza de la lámina de agua y la instalación de sensores de vertido de hidrocarburos, entre otras medidas».

La empresa ganadora ha mani-

festado, asimismo, que aportará 360.000 euros al año «en la realización de cursos de formación en actividades náutico-deportivas, organización de regatas, así como actividades y eventos de este carácter, como también de aquellos que, en colaboración con entidades del entorno, ayuden a personas con discapacidad y en riesgo

Seasafe
Your Safe Choice

Marine Safety Equipment - Service & sales
Inflatable boats repair & retubing

971 69 55 07
seasafemallorca.com
info@seasafemallorca.com

c/ Alicante, 3. Pol. Ind. Son Bugadellas, Santa Ponça

ENJOY DETAILS

Bufete Frau
Lawyers - Rechtsanwälte
Exclusive Services
Specialist in Real Estate Law

100% Reliability

80%
F=mx

8MN/h

Tel. +34 971 228 036 - info@bufetefrau.com
Palma - Portals Nous - Sóller - Pto. Andratx - Ibiza

CONCESIONES / LOS CLUBES EXIGEN MODIFICACIONES LEGALES URGENTES



El Club Náutico de Ibiza colgó una pancarta con la leyenda «Vendido» en la fachada del edificio que ha de traspasar a la empresa Puertos y Litorales Sostenibles.

Mensaje a los políticos: «Basta de palabras»

La Asociación de Clubes Náuticos de Baleares (ACNB), en representación de 12.000 familias asociadas de Baleares, lamentó «profundamente» la pérdida de la concesión del Club Náutico de Ibiza (CNI) «en favor de una empresa sin ninguna experiencia deportiva» y advirtió de que, si no se producen urgentes cambios legislativos que contemplen la protección de los náuticos y marítimos, «las actividades federadas de vela y piragüismo desaparecerán de las Islas».

En una nota hecha pública el 19 de abril, la ACNB recordó que el Club Náutico de Ibiza se ha significado a lo largo de sus 99 años de historia por el fomento del deporte y las actividades náuticas. «Esta labor ha sido reconocida con la concesión de la Medalla de Oro de Ibiza y el Premio Ramón Llull, entre otros galardones de prestigio que acreditan una trayectoria ejemplar, pero de nada ha valido a la hora de renovar su concesión. El hecho de que una sociedad limitada a la que no se conoce la menor vinculación con la gestión deportiva pase a explotar las instalaciones

de una entidad como el CNI demuestra lo alejada que está la norma reguladora de los puertos estatales de la defensa del verdadero interés general», añadió la Asociación de Clubes Náuticos, que calificó la situación de los clubes de «desesperada» e hizo un llamamiento a los partidos políticos para que, «más allá de hacer pronunciamientos altisonantes y plantear proposiciones no de ley que se han revelado carentes de toda efectividad», den una respuesta «inmediata» a la demanda ciudadana de «garantizar el acceso al mar de los residentes mediante la modificación de la Ley de Puertos del Estado, de manera que incluya un reconocimiento expreso y sin ambigüedades a la singularidad de los clubes náuticos».

La ACNB agradeció los elogios que los representantes políticos de las Islas llevan años dedicando a la actividad que realizan los clubes náuticos de Baleares, pero avisó de que «el tiempo de las palabras ha terminado». «Es hora de actuar y de hacerlo ya. La pérdida de la concesión del Club Náutico de Ibiza, que se añade a las de los marítimos del Molinar y Mahón, debería provocar una reacción clara e inmediata de los partidos que disuada a empresas oportunistas de montar negocios sobre las ruinas de los clubes náuticos».

de exclusión social». El Club Náutico de Ibiza lleva dos décadas realizando esta labor *motu proprio*, pero no se ha podido valorar porque las bases del concurso no exigían experiencia previa, ni siquiera la inclusión de la sociedad en el registro de asociaciones deportivas. Puertos y Litorales Sostenibles, que ya cuenta con una con-

cesión portuaria en Formentera, no ha desarrollado hasta la fecha actividad deportiva alguna.

Como ganadora del concurso, Puertos y Litorales Sostenibles «asume la obligación de salvaguardar los derechos de los amarristas actuales de la instalación, así como mantener a sus empleados actuales». Todo indica, no

obstante, que esta subrogación no se desarrollará de forma pacífica después de que la empresa filtrara a los medios de comunicación una carta dirigida al director del Club Náutico de Ibiza con duras críticas a su gestión y remuneración. Las relaciones entre ambas entidades están completamente rotas después de que el club revelara a la APB la condena de Pedraza y presentara la nota jurídica del profesor Ollé.

La APB aseguró que ya está tra-

bajando en la redacción de unos pliegos para un nuevo concurso que garanticen una concesión administrativa a un horizonte amplio de 20 a 30 años, dentro del marco legislativo, que favorezcan las inversiones, permitan su amortización y fomenten así la viabilidad económica de los proyectos: «Es objetivo de la APB licitar, evaluar y adjudicar dicha concesión antes de que se cumplan el plazo máximo de tres años de esta autorización».

El Club Náutico de Ibiza es el tercer club de la Autoridad Portuaria de Baleares que pierde su concesión tras el Marítimo de Mahón y el Marítimo Molinar de Levante. A lo largo de los últimos tres lustros no se ha producido ninguna modificación legislativa que garantice la supervivencia de estas entidades históricas y patrimoniales a pesar de que los políticos de todos los partidos han abogado por la necesidad de que así fuera.



Marina de Cala d'Or

PUERTO DEPORTIVO

- ✓ Precios especiales para invernajes
- ✓ Servicios de mecánica y pintura
- ✓ Oferta de amarres en temporada baja

www.marinacalador.es

Marina de Cala d'Or · Puerto Deportivo · 07660 · Santanyí
Tel: (+34) 971 657 070 · (+34) 971 694 344 · Fax (+34) 971 657 068
e-mail: infomarinacalador.es

Un puerto de primera en un entorno de ensueño...







CONCESIONES PORTUARIAS

El Molinar tiene playa nueva: está en su puerto aún sin estrenar

La arena se acumula en la bocana y el interior seis meses después de que APB resolviera la concesión de esta dársena

ALBERTO SÁNCHEZ PALMA

Si utilizamos el sentido del humor, podríamos bromear diciendo que Autoridad Portuaria de Baleares, APB, podría sacar pronto una concesión para explotar con hamacas y sombrillas la nueva playa que está surgiendo al lado de la bocana del puerto de El Molinar.

Podríamos decirlo exagerando la realidad pero lo que no es ninguna exageración es afirmar que la nueva concesionaria del puerto deportivo ubicado en el Caló den Rigo va a tener graves problemas para conseguir que cualquier embarcación de mínimo porte acceda a una dársena que lleva ya tres años vacía.

Todo esto ocurre cuando la empresa Nautic Assets Developers Team, S.L. consiguió hacerse en noviembre del año pasado con la concesión de esta dársena en un proceso concursal que se ha prolongado durante los ya citados tres años. Medio año después, esta empresa no ha tomado posesión todavía de las instalaciones.

GACETA NÁUTICA publicó en septiembre de 2021 que la profundidad en la bocana del puerto

del Molinar oscilaba entre los 40 y los 80 centímetros, lo que imposibilitaba el acceso de cualquier embarcación de más de ocho metros. Vista la imagen que ilustra esta información es fácil suponer que el calado se habrá reducido todavía más en este tiempo.

La Autoridad Portuaria ha aseverado que tiene previsto licitar 'por vía urgente' el dragado del fondo marino de la dársena de El Molinar para extraer 1.400 metros cúbicos de roca y arena, pendientes de retirar desde la finalización de las obras de la dársena en 2020.

La profundidad en la bocana no es el único problema. Seis meses después de la resolución del concurso, como también se puede comprobar en la imagen adjunta, todavía siguen en el puerto las casetas de obra. En marzo de 2023, antes de resolver la concesión, el entonces presidente de Autoridad Portuaria, Jaume Colom, achacaba el retraso en el proceso a las obras en el edificio social del antiguo Club Marítimo Molinar de Llevant.

Las obras del antiguo edificio social, en apariencia ya terminadas, se iniciaron en mayo de 2021



La nueva 'playa' de El Molinar, en una imagen de hace solo unos días. A.S.

60 metros de un inútil islote

Los problemas de calado han sido constantes durante los últimos tiempos en el puerto de El Molinar. Por este motivo, la histórica concesionaria del Club Marítimo Molinar de Llevant ofreció en su propuesta para mantener las instalaciones la construcción de un muelle de abrigo que solucionara definitivamente la cuestión. En aquel momento, APB, con Juan Gual al frente, descartó esta opción y se inclinó por la construcción de una estructura artificial para acabar con la acumulación de sedimento. Lo que inicialmente debía ser un dique sumergido terminó convertido en un islote de casi 60 metros a raíz de las alegaciones de la Capitanía Marítima, que solicitó que la mole emergiera y fuera debidamente señalizada para evitar varadas accidentales. El dique se había proyectado sin informe de impacto ambiental, a pesar de que su función consiste en modificar las corrientes marinas. La APB alegó que no estaba obligada a pasar este trámite.


y, según el proyecto de ejecución, debían estar finalizadas a principios de 2022. Sin embargo, el concurso para decidir la concesión se

había licitado un año antes y las plicas se abrieron en octubre de 2020, es decir, siete meses antes de que empezaran las obras.

Los pliegos del concurso para la concesión de la dársena de El Molinar establecían de salida una tasa de ocupación de 58.500 euros al año y una tasa de actividad del 4% sobre el volumen de negocio. La empresa ganadora propuso adicionalmente una cantidad fija anual de 68.000 euros en concepto de mejora de las tasas de ocupación y de actividad, que se suma a las cantidades anteriores.

Nautic Assets Developers Team, S.L. se ha comprometido a invertir 672.000 euros en la colocación de nuevos pantalanes y otras instalaciones y gestionará la concesión por un plazo de 18 años. Además, asumirá el edificio que se destinará a bar-cafetería-restaurante en su planta baja y a actividades sociales y culturales en el primer piso.

Estudia en




Formació Professional


BUSCAMOS APASIONADOS EN FP

Grados en:

- Acondicionamiento Físico
- Dietética

www.ademaftp.com





POLÍTICA

«El nuevo reglamento de Costas no debe basarse en ‘expropiarse’»

El director general de Costas del Govern balear, Carlos Simarro, afirma que la normativa estatal genera inseguridad jurídica entre los propietarios de las Islas

ALBERTO SÁNCHEZ PALMA

«La reforma del Reglamento General de Costas es perjudicial para Baleares y para todos los que viven cerca de la costa», según afirma el director general de Costas y Litoral, Carlos Simarro. El Govern ha presentado alegaciones a la reforma del reglamento que establece los límites de las concesiones ubicadas en el dominio público marítimo-terrestre por considerar que no refleja adecuadamente los intereses y necesidades de Baleares e incorpora terrenos de manera injusta y, en algunos casos, ilegal. En opinión del director general, «El reglamento debe marcar una norma de convivencia para todo el mundo sin que se convierta en un posible ‘expropiarse’».

El polémico reglamento ahora recurrido por el Ejecutivo autonómico apela al cambio climático y al consiguiente aumento del nivel del mar para introducir cambios en los deslindes pero el Govern considera que esa cuestión ya está contemplada en la Ley de Costas de 1988, en el propio reglamento



Formentera, uno de los sitios más afectados por el nuevo Reglamento.

de 2014 y en la Estrategia de Adaptación al Cambio Climático de 2017.

Baleares cuenta con 1.600 kilómetros de costa, lo que significa que es la autonomía con más superficie de costa de todo el Estado junto a las Islas Canarias. Aunque pueda parecer lo contrario, en Andalucía, el litoral no llega a los mil kilómetros.

El deslinde es la línea que marca qué es de propiedad privada o del Estado. El problema está en fijar dónde está esa línea. Hasta la última reforma del reglamento se estableció que esa línea estaba en el sitio al que llega la ola en máxima expansión durante cinco veces seguidas. «Consideramos que eso es correcto», explica Simarro, «Sin embargo, en 2022 se cambió y se

fijó en que si llega la ola, la zona pasa a ser del Estado. Eso hace que gente que ha sido toda la vida titular de un espacio deja de repente de ser suyo y ahora deben comenzar a tramitar alegaciones para intentar evitarlo», añade el director general de Costas.

Simarro afirma que la reforma estatal del reglamento se ha hecho con tintes más ideológicos que técnicos o científicos y por ese motivo rechaza el cambio, que considera injustificado además de generar inseguridad jurídica para los propietarios.

Otro aspecto que destaca el director general de Costas balear del nuevo reglamento es que en algunos casos se ha reducido a la mitad el tiempo de las concesiones que antes llegaban a los 75 años. «Hay que preservar lo natural y el uso público pero hay que ser menos impositivo pues la gente también tiene derechos adquiridos que hay que proteger», argumenta.

La nueva normativa afectaría a los paseos marítimos. Según el director general de Costas «Está

EL APUNTE

«Falta absoluta de previsión»

El conseller del Mar del Govern balear, Juan Manuel Lafuente denunció en una entrevista exclusiva en Gaceta Náutica el pasado mes de septiembre que el traspaso a la comunidad autónoma por parte del Estado de la gestión de Costas se hizo de una manera precipitada: «Estamos muy preocupados porque no se ha llevado a cabo un traspaso de competencias en condiciones, sobre todo en lo relativo al personal. El traslado de poderes se firmó en diciembre de 2020 y hasta mayo no se hizo nada. Una falta absoluta de previsión».

cuajando la idea de que hay que quitar los paseos marítimos. Yo creo que hay que conservarlos y hacer las actuaciones adecuadas para que no se estropeen. Creo que tenemos medios suficientes para superar este tipo de problemas generados por el cambio climático, como han demostrado los Países Bajos que han sobrevivido por debajo del nivel del mar».

El Govern ha iniciado los trámites para la creación de una ley de gestión integral de litoral, una ley autonómica de costas, que Simarro cree que daría margen para modular en Baleares algún aspecto de la normativa nacional.



 **YAMAHA**

Rompiendo
fronteras.

Descubre la nueva
generación YAMAHA.

 **jaumevermell**
náutica

C/Port, 126
Porto Cristo - 07680
971822022
info@vermell.com

POLÍTICA MEDIOAMBIENTAL

ALBERTO SÁNCHEZ PALMA

La arbitrariedad, la toma de decisiones sin criterios técnicos ni científicos además de los grandes retrasos originados en multitud de proyectos de todo tipo han acabado por dictar la sentencia de muerte de la Comissió de Medi Ambient (CMAIB), confirmada el 22 de abril por el Govern balear.

El sector náutico veía desde hace años con creciente preocupación cómo la labor en principio supervisora de este organismo fiscalizador se había convertido en un auténtico muro infranqueable para sacar adelante cualquier gestión o proyecto.

El último caso soliviantó a toda la náutica y con seguridad se ha convertido en una de las circunstancias que ha puesto la soga al cuello de la comisión. GACETA NAUTICA publicó en su edición de febrero la noticia con el titular *El Govern 'emproa' a la Comissió de Medi Ambient*. La polémica había surgido por el conocido como *Caso Sombras*.

BOYAS DE FONDEO. El informe negativo de la CMAIB impedía de facto la instalación de 30 boyas de fondeo en Sa Foradada, aduciendo,

La arbitrariedad cavó la fosa de la Comissió

La indignación del sector náutico por el 'Caso Sombras' y los dragados, claves en la desaparición de la polémica entidad



El 'Caso Sombras', clave en la disolución de la Comissió de Medi Ambient.

entre otras cosas, que las sombras de los barcos dificultan el proceso de fotosíntesis de la posidonia.

Como es habitual, no había ni

informes técnicos ni datos científicos que avalaran esta afirmación. Solo la caprichosa arbitrariedad

de los dictámenes de la Comissió

de Medi Ambient. Expertos del sector sí avalaron con datos que aquella aseveración era falsa por el evidente movimiento de los barcos cuando están fondeados o las propiedades de la refracción de la luz en el agua.

Otro de los asuntos que se había convertido en un laberinto kafkiano para el sector era el de los dragados de los puertos deportivos. En este caso, a la barrera autonómica se sumaban las dificultades estatales. Todo esto, con trámites que se prolongaban durante años, ha provocado que la bocana o el interior de algunos puertos se parezcan cada vez más a una playa por la que es imposible navegar.

No había salida al laberinto, pues resultaba extremadamente difícil hallar un lugar legal para

verter el material extraído. Por un lado, no podía verterse en el mar, por otro, tampoco existía un vertedero habilitado en ninguna isla para almacenar ese deshecho.

DESCONTENTO. La Federación de Asociaciones y Actividades Náuticas para Temas Medioambientales, FANMED, se ha convertido en parte activa en la denuncia de la arbitrariedad y falta de criterio científico en la actuación de la Comissió de Medi Ambient. En febrero, participó en el Fórum de Simplificación Administrativa organizado por el Partido Popular. Allí, su presidente, Gabriel Dols, afirmó que la CMAIB estaba tirando por el suelo su reputación con decisiones como la del *Caso Sombras*.

El descontento no afectaba solo a la náutica. El trámite de proyectos ante la Comissió de Medi Ambient se había convertido también en un auténtico cuello de botella en múltiples actividades económicas como en el caso de la construcción. Ahora, el Govern de Marga Prohens ha asumido en su decreto de simplificación administrativa estos argumentos y ha determinado la disolución de la Comisión de Medio Ambiente.





PBS PALMA
INTERNATIONAL
BOAT SHOW

PALMA
SUPERYACHT
VILLAGE

Stand SY01

25 - 28 Abril 2024
25 - 28 April 2024

Visítanos
Visit us

**PORT
ADRIANO**

**PORT
TARRACO**

BOTAFOC

**MARINA
SANTA EULALIA**

CON SENTIDO COMÚN



GABRIEL
DOLS MATEU
presidencia@fanmed.es

ES obvio que una prioridad para mejorar la seguridad náutica consistiría en dotar con más medios y personal a la entidad destinada a velar por este menester, el Servicio Marítimo de la Guardia Civil. Pues mira por donde que el pasado 10 de abril, en el Foro de Seguridad Marítima organizado por esta publicación, el primer ponente fue el capitán Córdoba, adscrito a este servicio, y ni mencionó esta necesidad. Se centró en el importantísimo papel que tenemos cada uno de nosotros; las rutinas, la precaución, las explicaciones a los que nos van a acompañarnos en la navegación... Seguro que agradecería disponer de más medios, pero priorizó la responsabilidad individual a la hora de mejorar la seguridad marítima y evitar accidentes.

Tan difícil es entender que en el caso del medioambiente, dada situación crítica en que se encuentra, además de leyes y comisiones podríamos priorizar la implicación y concienciación personal, y ver al ciudadano como parte de la solución y no como el problema. La experiencia real en accidentes y situaciones de seguridad marítima del capitán Córdoba le lleva a ver el importante papel del «ciudadano marino».

El camino que seguimos no parece el más adecuado. Si miramos a la Unión Europea, uno de sus últimos pasos en temas de conservación ha sido la aprobación de la «Ley para la recuperación de la Naturaleza». Se habla de consenso, pero no sé dónde lo ven, pues hubo un 44% de votos en contra y un 4% de abstenciones. O sea, que un 48% no votaron a favor de dicha normativa. Poco futuro le veo yo a este «consenso».

Si no vamos tan lejos, aquí en nuestra comunidad hay una Comisión de Medioambiente de las Islas Baleares (CMAIB) que desgraciadamente ha llevado a la práctica aquello del «shoot yourself in the foot», o sea, «pegarse un tiro en el pie». El contenido de sus informes, a los que ya me he referido en artículos anteriores, es la mejor prueba de cargo para reclamar su desaparición.

Imagínense, por ejemplo, que en el momento en que la ciudadanía empieza a estar concienciada para hacer uso del transporte

Cuando la ideología pesa más que la ciencia

Es mucho más efectivo concienciar a la ciudadanía que prohibir

público y dejar aparcado el coche, aparece «el máquina de turno» y saca una normativa para reducir líneas, autobuses y frecuencias, dando como motivo «que los auto-

buses contaminan», tirando por el suelo todo el trabajo de concienciación previo.

Pues eso es lo que ocurrido con la CMAIB, cuyos dictámenes poli-

tizados y sin rigor científico le han hecho un flaco favor al necesario cuidado del medio marino. Créanme que esto es una desgracia. No estamos para bajar la guardia en

temas de cuidado ambiental. En FANMED somos partidarios de reconducir este tema, que no implica ni mucho menos que los navegantes campen a sus anchas, pero sí que las personas encargadas de la Dirección General de Medio Natural sepan la materia que están tratando cuando hablamos de fondeos y campos de boyas. Lo hemos dicho desde nuestro nacimiento: la ideología no puede pesar más que la ciencia. Cabe, de una vez por todas, despolitizar el debate y la gestión del medio ambiente.

FREEDOM BOAT CLUB

¿Te gusta navegar y disfrutar de los Deportes Náuticos pero no tienes Barco?

NAVEGA DESDE **195€** cuota mensual

¡Hazte socio del Club de navegación más grande del mundo!

FREEDOM BOAT CLUB®

www.freedomboatclub.com

PUERTOS DEPORTIVOS



FASE FINAL EN LA REMODELACIÓN DEL CLUB DE MAR. El Club de Mar Mallorca afronta estos meses la última fase de la reforma integral que ha abordado la entidad. La previsión es que los trabajos finalicen en el último trimestre de este año. La remodelación ha supuesto la construcción desde cero de los nuevos edificios y la completa renovación de la zona de la marina. El conjunto se ha convertido en la obra náutica privada más importante de los últimos años en España con una inversión estimada en 76 millones de euros.

MATRICULACIONES

El año empieza con una bajada en la náutica

M.P. PALMA

El mercado náutico balear cerró el primer trimestre del año con 211 embarcaciones de recreo matriculadas, lo que supone un descenso del 10,21% con respecto al mismo periodo de 2023, cuando se contabilizaron 235 matriculaciones, según datos recogidos en el «Informe del mercado de embarcaciones de recreo», editado por ANEN a partir de los datos facilitados por Marina Mercante.

El carácter negativo de este dato se ve matizado al compararlo con la evolución del mercado náutico en el conjunto de España, donde, en los tres primeros meses del año, el número de matriculaciones ha caído un 23,4%. Ello provoca que, pese al descenso registrado en las Islas, la cuota de mercado de la náutica balear haya crecido del 17,87% de marzo de 2023 al 20,95% actual.

APB

Tecnología geoespacial en los puertos

M.P. PALMA

La Autoridad Portuaria de Baleares (APB) ha incorporado, en un proyecto conjunto entre Ersi España y Prodevelop, los Sistemas de Información Geográfica (GIS) para gestionar de manera más eficiente la información sobre sus infraestructuras y las operaciones portuarias que se llevan a cabo en los cinco puertos de interés general que gestiona. Esta plataforma integra los sistemas TIC del organismo portuario, proporcionando una solución unificada y completa para la gestión de los activos, operaciones e infraestructuras.

La APB se encuentra en los primeros puestos de las diferentes autoridades portuarias en cuanto a número de escalas en España, con un volumen anual de más de 50.000. Además, presenta unas cifras de 2,4 millones de cruceristas y seis millones de pasajeros de línea regular.

¡Asóciate!

¿QUIERES ESTAR INFORMADO DE TODO LO QUE AFECTA A LOS NAVEGANTES RECREATIVOS, BENEFICIARTE DE VENTAJAS Y DESCUENTOS, ASISTIR A EVENTOS EXCLUSIVOS, CONOCER A MÁS GENTE DE MAR Y PERTENECER A LA COMUNIDAD NÁUTICA MÁS ACTIVA DE LAS ISLAS?

Navega con nosotros en:
www.adnmediterraneo.org

ADN ASOCIACIÓN DE NAVEGANTES MEDITERRÁNEO

Club de Vela
Port d'Andratx

POR UN MAR SIN BARRERAS

Consulta nuestras actividades en:
cvpa.es

info@cvpa.es · Tel: 971 671 721

CAMPAÑA / NÁUTICA SOCIAL

Firmas por el RCNP

El club solicitará el apoyo ciudadano a la prórroga de su concesión en un stand del Salón Náutico de Palma

MALLORCA PRESS PALMA

El Real Club Náutico de Palma aprovechará su presencia en el 40º Salón Náutico Internacional de Palma (Palma Boat Show) para impulsar la recogida de firmas en defensa de la prórroga de su actual concesión. Los apoyos se podrán realizar de forma presencial, en un expositor situado en las proximidades de la entrada de la feria, o rellenando un formulario digital en la página web rcnp.es.

La campaña incluye la distribución de un folleto donde se explican las razones que llevan al RCNP a solicitar el apoyo de la ciudadanía y se recogen, a modo de resumen, los logros deportivos alcanzados a lo largo de su historia, así como las cifras de licencias de sus secciones deportivas de vela y piragüismo.

La firma del manifiesto implica la adhesión a la solicitud para que el RCNP pueda ver prorrogada su vigente concesión mientras los poderes públicos adoptan las medidas legislativas necesarias a las que se han comprometido para garantizar la supervivencia del modelo de gestión de los náuticos.

El Real Club Náutico de Palma solicitó en 2015 una ampliación del plazo de su concesión para po-



Imagen de la escuela de vela del RCNP. Abajo, acceso al QR para firmar.

der seguir desarrollando su actividad deportiva y social en las instalaciones que ocupa desde 1948, año de la fusión del Real Club de Regatas (1891) y el Club España (1916). La Abogacía del Estado se ha mostrado contraria a esta prórroga, de la que han disfrutado centenares de concesionarios en toda España, amparándose en una cuestión formal. El asunto está pendiente de una sentencia de la Sala de lo Contencioso Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de



Baleares. El Parlamento de las Islas Baleares aprobó hace dos meses una proposición no de ley instando al Ministerio de Transportes a promover de manera urgente la modificación de la Ley de Puertos del Estado para la protección de los clubes náuticos frente a la creciente especulación portuaria. En los últimos tres lustros han perdido su concesión los clubes de Mahón, el Molinar e Ibiza, y sus concesiones han sido ocupadas por sociedades mercantiles sin experiencia en el fomento del deporte.



INCIDENCE SAILS
está en el
PALMA
INTERNATIONAL
BOAT SHOW
25/28 ABRIL
STAND D-05

VELERÍA INCIDENCE PALMA

Son Fosquet 10 Polígono Son Noguera 07620 Llucmajor

Tél : +34 627003185 +34 616138032

palma@incidencepalma.com

www.incidence-sails.com

#palmaactualitat

Palma actualitat

Visita el Castell de Bellver



+Info:



Ajuntament
de Palma

Castell de Bellver
Museu d'Història de la Ciutat de Palma

REUNIÓN



Hugo Morán (izq.), frente a Juan Manuel Lafuente y el resto del equipo de la Conselleria del Mar.

El Govern pide a Madrid ayuda para los dragados

Antoni Mercant explica al secretario de Estado de Medio Ambiente que no existen vertederos autorizados

MALLORCA PRESS PALMA

No existen en las Islas Baleares vertederos autorizados a los que llevar el material procedente de los dragados que se realizan en los puertos y existen grandes dificultades para crear puntos de vertido para trasladarlos a otra zona en el mar. Esta fue la principal queja que planteó el pasado 16 de abril el director general de Puertos y Transporte Marítimo del Govern balear, Antoni Mercant, al secretario de Estado de Medio Ambiente, Hugo Morán, que estuvo de visita en Palma.

La plana mayor de la Conselleria del Mar y del Ciclo del Agua del Govern de les Illes Balears mantuvo a mediodía una reunión con el secretario de Estado de Medio Ambiente para tratar diversos temas de interés común relacionados con la gestión medioambiental y el desarrollo sos-

tenible referidos a asuntos relacionados con el mar y las instalaciones portuarias. Esta reunión, según informó la Conselleria, supuso un diálogo abierto y constructivo sobre cuestiones cruciales que afectan a ambas instituciones.

Antoni Mercant y Kiko Villalonga, gerente de Ports de les Illes Balears plantearon al secretario de Estado las cuestiones medioambientales que afectan a las instalaciones portuarias de la comunidad. Los problemas abordados se centraron en los dragados y se puso de manifiesto la necesidad de recuperar el calado original de los puertos, algo que esencial para la operatividad y la dinámica económica marítima.

Durante la sesión, el conseller Juan Manuel Lafuente, junto con el director general de Recursos Hídricos, Joan Calafat, y el ge-

rente de Abaqua, Emeterio Moles, expusieron los desafíos y las estrategias relacionadas con las inversiones en el ciclo del agua en las Illes Balears. Se hizo especial énfasis en los planes para promover la reutilización y la circularidad del agua, subrayando la importancia de la sostenibilidad en el tratamiento y uso de este recurso vital.

Por parte de la Dirección General de Costas y Litoral, Carlos Simarro, informó al secretario de Estado de Medio Ambiente sobre la situación actual y la necesidad de disponer de herramientas eficaces para canalizar los recursos generados a través del canon de ocupación hacia el mantenimiento y reparación de las áreas litorales de la comunidad, aspecto crucial para la preservación de los ecosistemas costeros y el bienestar económico de las islas.

TEMPORADA 2024

Ports IB publica las listas de amarres en tránsito

MALLORCA PRESS PALMA

Ports IB publicó a principios del mes de abril las listas definitivas de solicitudes de amarres en tránsito de temporada de verano 2024 en los diferentes puertos que quedan bajo su administración ordenadas según los criterios que había determinado el propio ente.

En concreto, se hicieron públicos los listados de las reservas solicitadas en los puertos de Port d'Andratx, Port de Sóller, Cala Rajada, Portocolom, Portocristo, Port de Pollença, Cala Bona y las Instalaciones Secundarias de Ports IB en s'Estanyol y es Barcarés, en la isla de Mallorca, Fornells en Menorca y Sant Antoni

de Portmany en Ibiza. El listado de amarres para barcos de recreo de lista séptima se puede consultar en la web de Ports IB. El plazo para poder acceder a un amarre en tránsito se realiza online, mediante el acceso al sistema de reservas a través de la web de la entidad que gestiona los puertos que dependen de la administración autonómica (www.portsib.es). Una vez se accede a la página, se debe crear una cuenta con los datos personales del solicitante así como características de la embarcación que ocupará el amarre si el solicitante no está ya registrado y, a partir de ese momento, se puede acceder al sistema de reserva de amarres.

CONFERENCIA

Apuesta por la educación oceánica en las escuelas

M.P. PALMA

El Govern de les Illes Balears participó el 8 de abril en la sesión de Educación Azul celebrada en Barcelona durante la Conferencia del Decenio de los Océanos de la Unesco. Este evento satélite, liderado por la iniciativa ProBleu junto a colaboradores clave como el Instituto de Ciencias del Mar, la Comunidad SHORE, el Proyecto BlueLightS, la Asociación Europea de Educadores Ambientales Marinos (EMSEA) y la Misión de la UE «Océano y Aguas», marca un paso importante hacia la inclusión de la educación oceánica en el currículo escolar europeo.

Antoni Mercant, director general de Puertos y Transporte Marítimo de la Conselleria del Mar y

del Ciclo del Agua, representó al Govern en el evento, subrayando la importancia de esta iniciativa para promover una mayor apreciación y entendimiento de los mares. La conferencia proporcio-



Antoni Mercant junto a la delegación balear.

no una plataforma para explorar los desafíos y estrategias relacionados con las Escuelas Azules europeas, así como para compartir casos de éxito que ilustran el impacto positivo de estas iniciativas en la educación.

Ports IB
Gaudeix del nostres ports



Govern de les Illes Balears
Conselleria de la Mar i del Cicle de l'Aigua

MOTONAUTICA
BALEAR



NAVAN

by quicksilver



NAVAN
ON TOUR

📍 Palma International Boat Show
(Mallorca) STANDS D-15 a D-26

📅 **25-28 de abril**

🏠 **MOTONÁUTICA BALEAR**

RESERVA TU PRUEBA DE LA NUEVA NAVAN S30
Del 02 al 12 de mayo en CMSAP
¡TE ESPERAMOS!

C/ Gremi Teixidors 11 Poligono Son castelló 07009 Palma de Mallorca
Tel. 971 902222 info@motonauticabaleaer.es www.motonauticabaleaer.es

RADIOGRAFIA DEL SECTOR

EL APUNTE

La náutica balear factura 1.100 millones y genera 5.145 empleos

Un informe del Balearic Marine Cluster revela la importancia del sector

ELENA PIPÓ PALMA

El sector náutico de Baleares aglutina a 879 empresas que facturan 1.106 millones de euros y generan 5.145 puestos de trabajo con un crecimiento anual del 4,26 por ciento, según se desprende del informe que el 24 de abril fue presentado en la jornada inaugural del primer Balearic Superyacht Forum que congregó a más de 300 profesionales en el Auditorium de Palma.

Esta es la primera vez que se da a conocer una radiografía completa y exhaustiva del sector, cuyos resultados ponen de manifiesto la consolidación de Baleares como un centro neurálgico de la náutica en el Mediterráneo.

El presidente del Balearic Marine Cluster, Toni Salom, aseguró en su discurso inaugural que «la industria náutica en Baleares, que representa el 3,1 por ciento del PIB de Baleares, no es solo una parte integral de nuestra economía local, sino que es un símbolo de nuestra identidad y nuestra cultura».

«Esta posición de liderazgo nos confiere una gran responsabilidad y una oportunidad aún mayor, ya que queremos convertirnos en el hub de yachting más sostenible, más inteligente, con mayor calidad y mayor servicio del Mediterráneo», añadió Salom.

El estado actual de la industria náutica en temas cruciales como



Mesa de debate del primer Balearic Superyacht Forum.

la sostenibilidad ambiental y las nuevas tecnologías en la construcción centraron el debate del foro.

Este estudio del Balearic Marine Cluster, basado en los datos de 2022, pone de manifiesto que las actividades industriales (reparación y mantenimiento, astilleros y varaderos) concentran más del 30 por ciento de las empresas (282), más del 40 por ciento de la facturación (459,38 millones de euros) y cuentan con 2.475 empleados.

Los servicios de náutica recreativa representan casi el 40 por

ciento de las empresas (337), pero no alcanzan la cuarta parte de la facturación (261,61) y empleos del sector (1.234).

De acuerdo con el estudio, la dimensión media de las empresas es muy reducida; el 40 por ciento facturan menos de 300.000 euros y el 60 por ciento tienen menos de cinco trabajadores. Sin embargo, cabe resaltar que más del 40 por ciento de la facturación y el 30 por ciento del empleo total se concentra en poco más de 20 empresas, observando una polarización importan-

te entre empresas de mayor y menor tamaño.

Otro dato destacable en este informe del Balearic Marine Cluster es que el salario medio en el sector náutico (32.000 euros al año) es significativamente superior al de otras industrias como la del turismo, la alimentación y el mueble. Además, el segmento de reforma y mantenimiento y nueva construcción es la actividad con un mayor nivel de retribución, un 10 por ciento superior a la media del sector.

Zarpa el Palma International Boat Show

El Salón Náutico Internacional de Palma cumple su 40 aniversario con una cifra récord: 295 expositores que supone un incremento del 10 por ciento con respecto al año pasado.

La feria flotante, organizada por la Conselleria de Empresa, Empleo y Energía a través del Instituto de Innovación Empresarial de las Islas Baleares (IDI) y Balearic Yacht Brokers Association (BYBA), se celebra este año entre el 25 y el 28 de abril. El número de expositores se ha podido ampliar, manteniendo la misma superficie de 86.000 metros cuadrados, gracias a que se ha limitado el espacio de contratación de espacio y esto ha llevado a contar con una mayor oferta de productos náuticos para los profesionales y aficionados que visitan la feria. Este año la exposición de veleros de gran eslora será una de las más completas de Europa, según dijo el director del Palma International Boat Show, Chema Sans, quien también puso de relieve la fidelización de los expositores, que roza la cifra del 93 por ciento que repite edición tras edición, y la participación directa de muchos astilleros para la presentación de sus nuevos modelos. La gerente del IDI, Silvia Delgado, por su parte, dijo que en esta edición se realizará por primera vez un estudio de impacto económico para constatar la posición de este evento náutico como motor económico para la ciudad de Palma.



**CASTAÑER
YSASI**

ASESORIA | SEGUROS
ADMINISTRACIONES

San Miguel, 75 bajos
07002 Palma
T. 971 71 03 40
F. 971 71 03 44
cy@castanerysasi.com
www.castanerysasi.com

A BABOR Y ESTRIBOR



BARTOMEU
BESTARD
@tomeubestard

CORRÍAN los primeros días de mayo en 1983. Sólo unos meses antes se había aprobado el Estatuto de Autonomía para las Islas Baleares, cuando en el Puerto de Alcudia, concretamente en las instalaciones del Puerto Turístico-Deportivo de Alcudiamar, se celebró la Primera Feria Náutica Flotante de Baleares.

El evento surgió fruto de la visión de un grupo de pioneros, tanto del ámbito de la administración como del empresariado náutico, que, a comienzos del año 1982, aún con la preautonomía, se reunieron en la sede del Gobierno Autonómico, en aquel momento el Consell General Interinsular, y decidieron poner en marcha la Feria Náutica Flotante de Baleares.

Si bien fueron muchos los que promovieron la iniciativa, merecen destacarse las figuras de **Pedro Amorós**, director general de Industria, y **Francisco Truyols**, director general de Comercio, por la parte pública, así como el empresario turístico-náutico **Narciso Vilaire** por la parte privada.

El objetivo general que se fijaba era el desarrollo de una estrategia de promoción del sector náutico de Baleares, aprovechando las posibilidades que ofrecían sus características geográficas y climatológicas, y por supuesto su paisaje. Con ello se pretendía generar un polo de atracción para todas aquellas actividades relacionadas con la náutica, fijando como meta principal que Baleares se convirtiera en el centro náutico de referencia en el Mediterráneo occidental. Todo ello conectado con el turismo náutico a través de actividades con tour-operadores, el fomento del chárter combinado y las manifestaciones en puertos deportivos mediante regatas y demás eventos.

La organización del Primer Salón Náutico Flotante de Baleares en Alcudia fue el germen del nacimiento y creación de la Institución Ferial de Balears (IFEBAL), que asumió la competencia de la gestión de esta feria y de las que posteriormente se realizaron en éste y otros ámbitos.

En 1984 el salón náutico se trasladó a Palma, y en esta ubicación se viene celebrando desde hace cuarenta años. Nótese que en sus orígenes el evento tenía un espíritu autonómico, sin embargo ha ido

derivando hacia lo que hoy se conoce como PIBS (Palma International Boat Show), un evento de marcada proyección internacional.

Es indiscutible que de la mano de su actual director, **Chema Sans**, se ha logrado situar la feria como la más importante en el ámbito español y una de las más importantes de Europa. La mejor prueba de su prestigio es que todos los gobiernos, de distintos colores políticos,

han mantenido un apoyo incondicional a su celebración.

A su vez, el fuerte compromiso del sector ha propiciado una alianza público-privada que ha generado lo que hoy es esta importantísima feria, que debería ser un ejemplo para otros ámbitos de actuación pública. Ahora bien, como siempre todo es mejorable, y el Govern Balear y en particular el IDI y los Consells Insulars, deberían apo-

yar y promocionar otros eventos feriales de similar índole y esencia, como la Feria Náutica de Alcudia y la Feria Náutica de Santa Eulària en Ibiza, o el evento náutico de Porto Cristo PORTes OBERTes, celebrados recientemente. También otras instituciones, como la Cámara de Comercio, deberían disponer recursos en favor de la industria náutica. Estas ferias son de marcado carácter local y social, y repre-

sentan un interesante espacio para nuestra industria, el ciudadano y el cliente residente.

Desde aquí quiero desear lo mejor para todos aquellos que directa o indirectamente, en el presente o durante las cuatro pasadas décadas, han hecho posible este modelo de éxito que hoy representa el PIBS. ¡Muy buena feria, feliz aniversario y por muchos años más, navegando a toda vela!

AUDAX
marina

**AWL - GRIP PAINTING SERVICES · GLASS FIBRE REPAIRS EPOXIS
GEL COATS & ANTIFOULINGS · OSMOSIS TREATMENT
ENGINEERING SERVICES · CARPENTRY DECKS**

TRAVELIFT 100 T

AUDAX MARINA
T. +34 971 720 474 · Fax +34 971 720 475 · M. +34 639 303 943
Varadero Real Club Náutico de Palma
Muelle San Pedro, 1 07012 Palma de Mallorca
email: info@audaxmarina.com | www.audaxmarina.com

JOTUN
AWLGRIP
ALUMIGRIP

CERTIFICACIÓN DEL SISTEMA DE GESTIÓN
DNV-GL
ISO 9001=ISO 14001

NOVEDAD

MALLORCA PRESS PALMA

La marca Ranieri es conocida por su excelente calidad y diseño en embarcaciones, siendo una de las más reconocidas en el mercado náutico. El astillero italiano se caracteriza por sus innovadores diseños, que combinan estilo y funcionalidad para ofrecer la mejor experiencia en el mar. Sus embarcaciones están fabricadas con materiales de alta calidad que garantizan resistencia y durabilidad, incluso en las condiciones más adversas.

Además, la marca, distribuida en península y Baleares por METROPOL NÁUTICAS, ofrece una amplia gama de modelos, que van desde lanchas deportivas y rápidas hasta cómodas y lujosas semirrígidas. Ofrece 21 modelos diferentes de semirrígidas. Divididas en diferentes versiones (Sport, Sport Diving, Sport Touring, Executive y Executive Trofeo) que no dejan a nadie indiferente. Por lo que respecta a las embarcaciones de fibra, el astillero cuenta con modelos que van desde los 5 a los 11 metros de eslora, con diferentes configuraciones y todas propulsadas con motores fueraborda.

Pero no solo se trata de diseño y calidad, Ranieri también se preocupa por la seguridad de sus clientes. Todas sus embarcaciones cumplen

Una marca que mezcla estilo y funcionalidad

Ranieri ofrece rápidas lanchas a motor y lujosas semirrígidas



La Ranieri Cayman 27.0 Sport Touring es una imponente semirrígida.

con los más altos estándares y cuentan con la última tecnología para garantizar una navegación segura y placentera. Ranieri combina

el desarrollo tecnológico de sus modelos con la evolución del diseño. Los puntos clave de su éxito son la atención a cada detalle, ya que la

marca fabrica de forma interna alrededor del 80% de sus componentes, lo que les permite mantener el control de calidad al máximo.

IBIZA

Convocado el concurso de bus náutico

M.P. PALMA

El Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Baleares (APB) acordó en su reunión de abril aprobar los pliegos de bases y cláusulas que han de regir el concurso público para la prestación del servicio comercial de bus náutico en el puerto de Eivissa. La línea de traslado marítimo va desde la zona del Botafoc hasta el centro de la ciudad de Eivissa (es Martell). Se trata de una alternativa al transporte terrestre que ayuda a aligerar la congestión circulatoria. La licitación de este concurso se acuerda vistos los buenos resultados obtenidos en ejercicios anteriores. Solamente durante los meses de abril, mayo y junio de 2023 unos 19.000 cruceristas utilizaron este servicio. El tiempo de duración de la autorización será de un año y la cuantía anual de la tasa de ocupación será de 8.000 euros.

GESTIÓN

Puerto Portals ya tiene la S de Sostenibilidad

M.P. PALMA

Puerto Portals ha sido reconocido con el certificado S de Sostenibilidad del Instituto para la Calidad Turística Española (ICTE), convirtiéndose, así, en el primer puerto en Baleares en obtener este reconocimiento. Este distintivo, similar al reconocido «Q de Calidad», destaca el compromiso de Puerto Portals con la sostenibilidad.

El sello S de Sostenibilidad del ICTE reconoce a las empresas que muestran un sólido compromiso con la sostenibilidad en su gestión y operaciones. Desde 2018 Puerto Portals está llevando a cabo un proceso de reforma y renovación impulsando la sostenibilidad, la generación de energías renovables o el ahorro de agua para crear un puerto más respetuoso con el medio ambiente. Este año está prevista la puesta en marcha de una planta desaladora para reducir el consumo de agua dulce.



CLUB NÀUTIC SA RÀPITA



CALENDARIO DE CRUCEROS

- TROFEO SABATINAS (11 de mayo 2024)
- TROFEO 150 MILLAS A2 (17 de mayo 2023)

www.cnrápita.com · vela@cnrapita.com
 TF. 971 64 15 35 · 679 67 54 73

ALQUILER Y GESTIÓN DE EMBARCACIONES

- DESCUENTOS PARA RESIDENTES 20 %
- Los mejores precios en Baleares
- Embarcaciones en perfecto estado
 - Totalmente equipadas
 - Servicio personal y atento

GESTIÓN Y VENTA

[Http://www.latitudcero.es](http://www.latitudcero.es)



607 30 40 45
 Fax 607 300 680
latitudcero@latitudcero.es
 Palma de Mallorca (Spain)

NOVEDAD

Palma Jetski, un estilo de vida además de un club

Puerto Calanova ofrece la posibilidad de disfrutar sin límites de una moto de agua sin la necesidad de ser propietario

MALLORCA PRESS PALMA

Mallorca, la joya del Mediterráneo, siempre ha sido un destino emblemático para los amantes del sol, el mar y la aventura. Ahora, esta isla paradisíaca ofrece una experiencia aún más emocionante para aquellos que buscan explorar de otra manera sus aguas cristalinas: el primer club de miembros de motos de agua

Con un enfoque en la exclusividad y el servicio personalizado, el club está diseñado para satisfacer las necesidades y deseos de los entusiastas más exigentes de las motos de agua sin la necesidad de ser propietario. El club tiene la filosofía centrada en mejorar la experiencia del cliente y liberarle de cualquier preocupación ligada al hecho de ser propietario, haciéndose cargo de todos los gastos asociados que no añaden valor a la experiencia de salir al mar en moto de agua, como son la preparación, la limpieza, el mantenimiento, las reparaciones, el seguro o la necesidad de disponer de amarre.

Como miembro de **PALMA JETSKI**, el usuario tiene acceso a beneficios y oportunidades exclusivas que elevan la experiencia en motos de agua a nuevas cotas. Palma Jetski ofrece a sus miembros salidas ilimitadas que permiten despedirse de los alquileres por horas y dar la bienvenida a los paseos ilimitados. Cuenta con dos planes de membresía a elegir según las necesidades de cada uno que incluyen motos de última generación y siempre nuevas, así como eventos VIP y descuentos para actividades náuticas en **PORT CALANOVA**, así como estancia en el alojamiento Calanova Sport Residence.

Los pasos para convertirse en miembro son sencillos, solo hay que ponerse en contacto con su servicio de asistencia personalizada, elegir el plan de miembro anual que más nos guste, crear un perfil de usuario en la aplicación dedicada y empezar a reservar las salidas.

Los miembros del club podrán elegir entre cuatro sesiones diarias cada una de tres horas y existe la posibilidad de disfrutar más horas de navegación en la misma reser-

va. Esto permite a los usuarios disfrutar de días enteros surfeando las olas y a los propietarios de un barco, llevar la moto en sus excursiones.

Más información:

TF. +34 663 77 36 48
info@palmajetski.com
www.palmajetski.com



Palma Jetski cuenta con motos de última generación y siempre nuevas.



MARINA PORT MAHÓN
MENORCA



MARINA PORT MAHÓN. EL VERDADERO LUJO SILENCIOSO.

Una marina exclusiva de superyates en el corazón de Menorca, el puerto natural más grande del mundo.

El verdadero lujo silencioso se llama Marina Port Mahón. Y es que este puerto, alejado del mundanal ruido y ubicado en un poético espacio natural, es el fiel reflejo de la elegancia tranquila desde donde disfrutar de la belleza de una ciudad llena de historia y de exquisitos planes culturales, gastronómicos y de entretenimiento por hacer.

SUPERYATES | ELEGANCIA | **SERVICIOS** | NATURALEZA | **SEGURIDAD** | PRIVACIDAD | **CALIDAD**
GASTRONOMÍA | **CULTURA** | CONCIERGE | **EXPERIENCIAS** | ASISTENCIA EN AMARRE | **HISTORIA**

Reserva amarre | +34 971 366 787
repcion@marinaportmahon.com
www.marinaportmahon.com



BE ONE
OF US!



INFRAESTRUCTURAS

Las marinas construyen un futuro sostenible

La empresa Melchor Mascaró ha adjudicado a **Flovac** el proyecto de saneamiento por vacío de Puerto Portals

MALLORCA PRESS PALMA

En un mundo donde la sostenibilidad y la protección del medio ambiente son cada vez más importantes, la innovación juega un papel crucial en la búsqueda de soluciones que aborden los desafíos ambientales.

En este contexto, la empresa Melchor Mascaró ha adjudicado a **FLOVAC** el importante proyecto de saneamiento por vacío en una nueva fase de la obra de remodelación de Puerto Portals, una de las marinas más emblemáticas de Mallorca.

Flovac, reconocido por su lide-

razgo en tecnología de saneamiento por vacío, ya ha dejado su huella en otras marinas destacadas de la isla, como Alcudiamar y Club de Mar.

La decisión de implementar el sistema Flovac en Puerto Portals marca un avance significativo en la promoción de prácticas marítimas más limpias y sostenibles en la región.

El proyecto en Puerto Portals implica la instalación de una doble red de tuberías para el manejo de aguas fecales y aguas de sentinas, con el objetivo de ofrecer un servicio eficiente de evacuación

de desechos directamente desde los amarres de los yates.

Este enfoque no solo simplifica el proceso para los navegantes, sino que también contribuye a la protección del medio ambiente al minimizar los riesgos de contaminación y los olores desagradables en el puerto.

Una de las características más destacadas del sistema Flovac es su capacidad para adaptarse a embarcaciones de diferentes tamaños, desde pequeñas embarcaciones hasta megayates. Esto se logra mediante la instalación de bocas de descarga en los cantiles



Imagen aérea de las instalaciones de Puerto Portals

de los muelles, que permiten que las aguas residuales sean aspiradas por el vacío existente en la red, o en el caso de embarcaciones más grandes, mediante sus propias bombas de impulsión.

La implementación del sistema Flovac en Puerto Portals no solo representa un avance tecnológico en el sector marítimo, sino que también subraya el compromiso de la industria con la sostenibilidad y la protección del medio ambiente.

Al priorizar la eficiencia y la reducción de impacto ambiental, es-

te proyecto demuestra cómo la innovación puede desempeñar un papel clave en la construcción de un futuro más limpio y sostenible para las generaciones venideras.

En resumen, la colaboración entre Melchor Mascaró y Flovac en Puerto Portals marca un hito importante en la promoción de prácticas marítimas responsables en Mallorca y más allá.

Con su enfoque en la innovación y la excelencia, Flovac continúa liderando el camino hacia un futuro más sostenible en las marinas de todo el mundo.

LA HERRAMIENTA BALEAR

KÄRCHER Distribuidor Autorizado

www.laherramientabalea.com

Navega, competeix, forma't

FEDERACIONBALEARVELA.ORG

FEDERACIÓ BALEAR DE VELA

LIFE&SEA

Disfruta del mar, navega seguro

UNA sola vida salvada, un solo accidente evitado. Éste es el humilde y a la vez ambicioso objetivo del primer Foro *La seguridad en la náutica de recreo* que organizó GACETA NÁUTICA en el Port Centre del Puerto de Palma el pasado 10 de abril.

La idea de este foro surgió tras una entrevista con el capitán responsable del Servicio Marítimo de la Guardia Civil en Baleares, Francisco Córdoba. Pocas personas conocen como él la problemática de los accidentes y percances que se repiten año tras año cada verano en nuestras aguas y que, por desgracia, siempre se llevan más de una vida cada temporada.

¿Cabe la posibilidad de hacer algo, de mejorar algo, de cambiar algo para paliar al menos esta lacra? Esa fue la pregunta que nos hicimos y nos pusimos rápidamente en marcha para buscar a los mejores, a los que más saben de seguridad y a los que más saben de náutica para que cada uno aportara su granito de arena y poder, en común, encontrar las claves que nos permitan avanzar paso a paso para conseguir disminuir las cifras objetivas que siempre sitúan a Baleares en los puestos de cabeza en España en percances relacionados con la náutica de recreo.

La máxima autoridad marítima en España, el director general de Marina Mercante, Gustavo Santana, no podía faltar en este foro de debate. Él aportó la perspectiva normativa junto al representante institucional balear, el director general de Ports i Transport Marítim, Antoni Mercant, y el abogado León Von Ondarza.

La conjunción era poliédrica y abarcaba todas las perspectivas posibles. Desde los que viven sobre el terreno la realidad de cada verano en nuestras aguas: Guardia Civil y Salvamento Marítimo, pasando por los ya citados gestores y responsables de la normativa, y acabando por los representantes de la náutica en diversas vertientes como el chárter, los seguros, los centros de formación o las farmacias especializadas en atender a las tripulaciones.

FACTOR HUMANO.

Todos ellos revelaron datos concretos, específicos y actualizados. Todos ellos nos ofrecieron su punto de vista personal y también su visión profesional. Gracias a todas las aportaciones, la conclusión general es que el factor humano es el que está detrás de la casi totalidad de los percances y accidentes náuticos registra-

Falta de concienciación, exceso de confianza, escasa formación práctica y desconocimiento de la normativa son las principales causas de la alta siniestralidad en la náutica de recreo

dos. La falta de concienciación y de conocimiento, derivado en ocasiones de la falta de formación, conjugados con el exceso de confianza son los ingredientes que verano tras verano dejan un largo reguero de si-

niestros en la náutica de recreos. La prevención sobresalió en el foro como otro punto clave para conseguir disminuir la estadística de accidentes náuticos. Algo tan sencillo y básico como consultar el

pronóstico meteorológico previsto para nuestro tiempo de navegación o la carta náutica de la zona en la que nos vamos a mover evitaría probablemente un alto porcentaje de percances. No hay mejor manera de afrontar una desgracia que evitando que suceda.

COLABORACIÓN. La convocatoria del primer foro *La seguridad en la náutica de recreo* de GACETA NÁUTICA reunió a casi 200 personas en el Port Centre de Palma. La iniciativa contó con la colaboración institucional de entidades como la Autoridad Portuaria de Baleares y el Govern de les Illes Balears.



Gustavo Santana, la periodista Cristina Roig, Antoni Mercant y León Von Ondarza en la primera mesa redonda del foro. / LAURA G. GUERRA

ÉXITO TOTAL.

La convocatoria de Gaceta Náutica reunió a casi dos centenares de personas en el Port Centre de Palma y contó con la colaboración institucional de la Autoridad Portuaria de Baleares y el Govern de les Illes Balears.

No hay registros de la incidencia del consumo de alcohol en los siniestros que suceden en el mar. En todo caso, el máximo responsable de la náutica recreativa en España, Gustavo Santana, consideró que no supone un problema relevante. Lo cierto es que la Guardia Civil no lleva a ca-

Alcohol al timón: el 'elefante' en la sala

bo controles rutinarios de alcoholemia en el agua a los patrones de la náutica recreativa, algo que sucede con los capitanes profesionales, aunque sí puede sancionar en caso de que se produzca un accidente y haya evidencias de su consumo por parte del patrón. El abogado León Von Ondarza

apuntó la dificultad de demostrar, en muchas ocasiones, que el patrón ha tomado alcohol debido a que la capacidad de respuesta de los servicios de emergencias en el agua no es tan rápida como en tierra y puede haber transcurrido cierto tiempo desde el incidente. Por su parte, Carlos Petisco re-

marcó que una mayor presencia de la Guardia Civil, sin que sea necesario un control en el mar, simplemente en las escolleras o en los pantalanes de los clubes náuticos o los puertos deportivos, resultaría un factor disuasorio importante. En lo que la mayoría de los ponentes estuvo de acuerdo es que sería muy conveniente que las autoridades realizaran campañas de concienciación para evitar el consumo de alcohol entre las personas que manejan embarcaciones de recreo.



EL capitán del Servicio Marítimo de la Guardia Civil en Baleares, Francisco Córdoba, estrenó el primer Foro de Seguridad en la Náutica de Recreo, organizado por Gaceta Náutica con una conferencia en la que señaló la «falta de experiencia y sentido común» como causa de la mayoría de los accidentes en el mar y detalló toda una serie de hábitos y rutinas que deberían seguir los navegantes para reducir los peligros y ayudar a minimizar los riesgos en el mar.

Francisco Córdoba explicó que la labor preventiva del patrón debe iniciarse incluso antes del embarque comprobando el parte meteorológico, «teniendo en cuenta todo el tiempo de la navegación y no solo la hora inicio, porque hay que tener presente los posibles cambios, que muchas veces son repentinos», señaló. Las salidas en barco se realizan en un entorno de ocio y familiar y muchas veces se peca de un exceso de confianza. En este sentido, es importante informar acerca de las medidas de seguridad a las personas que van a bordo, «sobre todo a los que nunca han navegado», aseguró.

Es indispensable comprobar todo el material de seguridad de la embarcación: chalecos y balsa salvavidas, bengalas, botiquín, extintores para anticiparnos a cualquier emergencia que pudiera surgir durante la travesía. El capitán del Servicio Marítimo remarcó que es fundamental estibar en una zona independiente todos los elementos de seguridad y no guardar allí otros elementos porque «lo último que necesitamos en caso de emergencia es empezar a mover la nevera o las bolsas con ropa para poder acceder al extintor o al botiquín».

RUTINAS. Una de las rutinas indispensables justo antes de iniciar la navegación es abrir la sala de máquinas y las sentinas porque puede haber acumulación de gases, aceites u otros agentes inflamables que en algunas ocasiones han generado incendios al arrancar el motor. Esta sencilla acción permitirá anticipar, igualmente, cualquier vía de agua o escape de fluidos.

De la misma forma que los elementos de seguridad deben estar totalmente acce-

Pautas básicas que salvan vidas

El capitán del Servicio Marítimo de la Guardia Civil, Francisco Córdoba, apuntó a la «falta de sentido común» como causa de muchos accidentes

sibles, Francisco Córdoba aseguró que también es muy conveniente reservar un espacio específico a bordo para archivar toda la documentación del barco en vigor.

Durante la navegación, Córdoba aconsejó que a la hora de manejar el barco se tengan presentes una serie de hábitos y ruti-

nas de control porque realizar una navegación recreativa no implica que haya una falta de alerta continua. «El patrón siempre avisará al resto de la tripulación cuando se puede iniciar el baño, que nunca debe hacerse con la embarcación en movimiento o con el motor en marcha». La vida y los mo-

vimientos en el barco se harán siempre teniendo en cuenta

MANIOBRAS. La vida y los movimientos en el barco se harán siempre teniendo en cuenta las indicaciones del patrón que deberá observar en todo momento vigilancia en la navegación, así como en las maniobras de fondeo y durante el baño. Francisco Córdoba recordó que cada verano «se producen numerosos accidentes por alcance con hélice, que son muy peligrosos y que han causado víctimas mortales».

Como resumen, el capitán de la Guardia Civil apuntó que para gozar del mar sin sobresaltos resulta crucial formar a los navegantes y transmitir las órdenes de forma clara al pasaje, realizar un control exhaustivo y periódico de los elementos de seguridad del barco, comprobar la previsión meteorológica anticipadamente y establecer, durante la navegación, rutinas de vigilancia, control del pasaje y del entorno y realizar todas las maniobras de forma calmada y no brusca.

FORMACIÓN.

Para disfrutar del mar sin peligro es crucial la formación de los navegantes, controlar los elementos de seguridad, comprobar la meteo y establecer a bordo rutinas de vigilancia y control del pasaje



El capitán del Servicio Marítimo de la Guardia Civil en Baleares, Francisco Córdoba, durante su intervención. / LAURA G. GUERRA

Seis vídeos virales con su equivalencia balear

En su intervención, que despertó gran interés entre las cerca de 200 personas asistentes al primer Foro de Seguridad en la Náutica de Recreo, el capitán del Servicio Marítimo de la Guardia Civil en Baleares, Francisco Córdoba, mostró seis vídeos cortos en los que se podía ver accidentes con embarcaciones de recreo en el mar. Se trataba de imágenes que han circulado en los últimos años por muchos grupos de whatsapp de aficionados a la

náutica y que se han vuelto «virales». Muchos de los presentes habían visto ya esas situaciones de peligro, con accidentes por exceso de velocidad, con tripulaciones que se iban al agua por la borda por situarse a proa del barco en plena

navegación bajo unas duras condiciones o con embarcaciones de pequeña eslora que no podían hacer frente a un temporal y quedaban a merced de las olas.

Francisco Córdoba asoció cada uno de esos seis vídeos, sin dar de-

talles personales de los implicados, con accidentes equivalentes sufridos por embarcaciones de recreo que han tenido lugar recientemente en aguas de Baleares y que eran muy similares a los que se veían en las pantallas. Este tipo de situaciones, que vemos en imágenes y que a veces nos resultan increíbles o ridículas, se están dando también en nuestro entorno, causando daños en las embarcaciones, en las personas y, en alguna ocasión,

hasta víctimas mortales.

La intención del capitán de la Guardia Civil al mostrar esos seis vídeos era concienciar a todos los presentes en la sala de los peligros que puede acarrear el no aplicar el sentido común a la hora de navegar con una embarcación de recreo y que una jornada de ocio con nuestra familia y amigos se puede tornar en una pesadilla por no tener en cuenta las medidas básicas de seguridad.



PODCAST

El incidente más habitual es el buque a la deriva

EL responsable del centro de coordinación de Salvamento Marítimo en Baleares, José Ramón Crespí, enumeró los medios con los que cuenta esta entidad en las Islas Baleares, que incluyen el propio centro de coordinación ubicado en Palma de Mallorca, seis embarcaciones del tipo Salvamar, un helicóptero de rescate, un remolcador y dos embarcaciones más, de menor eslora, operadas por voluntarios de la Cruz Roja.

No todas las actuaciones del Servicio de Salvamento conllevan un peligro, de hecho, Crespí remarcó que «el 90 por ciento de las asistencias que realizamos son remolques de embarcaciones, que se llevan a cabo, precisamente, con el objetivo de que no se dé una situación de peligro».

El año 2021, Salvamento Marítimo registró un total de 656 actuaciones de emergencia, de las cuales, casi la mitad se concentraron entre julio y agosto, «en esos meses tenemos entre cuatro o cinco rescates al día», apuntó José Ramón Crespí.

A la hora de dar la voz de alarma ante una emergencia, Crespí enumeró las diversas formas de contactar el Centro de Coordinación de Salvamento Marítimo en Palma, ya sea a través de la radio de la embarcación en los canales VHF 16/10 Mallorca y VHF:16/11 Ibiza y Formentera, por teléfono (971 72 45 62) y por correo electrónico (palma@sasemar.es). También se puede contactar con el Centro Nacional de Coordinación de Salvamento en el número de teléfono de 900 202 202 y, en caso de emergencia, con la activación de una Radiobaliza de Localización de Siniestros o EPIRB (Emergency Position Indicating Radio Beacon). Por último, existe la posibilidad de contactar con los Servicios de Emergencias de las Is-

En julio y agosto se registran cerca de la mitad de las actuaciones que realiza el Centro de Coordinación de Salvamento Marítimo en Palma



El responsable de Salvamento Marítimo en Baleares, José Ramón Crespí. / LAURA G. GUERRA

las Baleares a través del 112, que informarán al Centro de Coordinación de Salvamento Marítimo en Palma en caso de necesidad.

VARADAS. Por tipo de emergencia, la mayor parte de las actuaciones que realiza

Salvamento Marítimo se deben a barcos sin gobierno o buques a la deriva. «En algunos casos por averías en el motor de las embarcaciones, pero también registramos cada año una buena cantidad de llamadas de auxilio por embarcaciones que se han quedado sin gasolina lejos de la costa», aseguró José Ramón Crespí. Las varadas también son uno de los problemas más comunes. «El año pasado registramos 40 casos y la mitad de ellos fueron en las Pitiusas, una zona donde navegan gran cantidad de embarcaciones y que puede resultar peligrosa si no se conoce». En 2023 también se contabilizaron ocho hundimientos, 18 embarcaciones remolcadas con vías de agua y cuatro vuelcos. Además, los servicios de emergencia tuvieron también que realizar evacuaciones médicas de embarcaciones de crucero y de barcos profesionales de pesca.

Una de las intervenciones más recurrentes del Centro de Coordinación de Salvamento Marítimo es la de socorrer a embarcaciones precarias y/o sobrecargadas, que denominamos coloquialmente pateras. En 2021 se atendieron 57 barcos de esta tipología, la gran mayoría en aguas cercanas al archipiélago de Cabrera y al sur de Formentera.

José Ramón Crespí explicó que los rescates tienen un coste económico. Las tarifas por los servicios prestados por la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima van desde los 8.334 euros por hora del helicóptero de rescate hasta los 350 euros por hora de un remolque a una embarcación de menos de 20 metros de eslora. Los seguros de una embarcación de recreo suelen cubrir las emergencias, aunque la cuantía puede estar limitada.

ÁMBITO. El área que depende del Centro de Coordinación de Salvamento Marítimo en Palma abarca un total de 25.905 millas náuticas y 1.573 kilómetros de costa y linda con la zona de salvamento argelina y con la francesa.

GOBIERNO DE ESPAÑA / GUSTAVO SANTANA

«Una alerta a tiempo es tu mejor salvavidas»



Gustavo Santana anunció que la Dirección General de la Marina Mercante está estudiando con las capitanías marítimas la posibilidad de que sea necesario algún tipo de habilitación para las personas que quieran alquilar una embarcación, sin embargo, aclaró que «este requisito no sería obligatorio para los propietarios de las embarcaciones». Santana recordó el

gran auge de la náutica recreativa en España, «sobre todo en comunidades con una alta incidencia del turismo como Baleares», y por ello señaló que es primordial «la concienciación de los usuarios del mar a la hora de evitar accidentes». Para conseguirlo explicó que el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible ha preparado de cara al verano una campaña de seguridad específica para la náutica de recreo que este año llevará el eslogan de «una alerta a tiempo es tu mejor salvavidas».

GOVERN BALEAR / ANTONI MERCANT

«Hay que regular el uso de motos de agua»



Antoni Mercant expuso que una de las principales preocupaciones del Govern es el alquiler de embarcaciones sin titulación, una situación que ha generado problemas especialmente en Ciutadella «donde existe el riesgo añadido de que en la bocana del puerto natural se encuentra el dique de Son Blanc que alberga el tráfico de ferrys» y que el ejecutivo ha

querido atajar regulando el uso de las rampas públicas en el puerto interior. El director general de Transport Marítim del Govern abogó también por una mayor regulación en el uso de las motos de agua, su alquiler y la velocidad máxima a la que pueden navegar cerca de la costa. Mercant puso el ejemplo de Francia, donde el uso de las motos de agua se realiza «en unos polígonos de navegación, donde estas embarcaciones pueden circular libremente dentro de una zona delimitada».

DERECHO MARÍTIMO / LEÓN VON ONDARZA

«Las sanciones tienen cuantías elevadas»



León Von Ondarza apuntó que buena parte de los accidentes en el mar se deben al exceso de confianza de los patrones a la hora de manejar una embarcación y afirmó que, para concienciar a los navegantes, resultaría muy efectivo realizar campañas de seguridad «a través de los medios de comunicación, con anuncios de televisión como los que se

hacen para el tráfico por carretera». El abogado experto en derecho marítimo abordó la cuestión punitiva remarcando que «a mi juicio, las cuantías por sanciones a las personas que se saltan las normas de seguridad ya son bastante elevadas como para resultar disuasorias», por lo que no consideró que sea necesario aumentar las mismas y destacó que buena parte de los que usuarios que infringen las normas lo hacen porque desconocen dichas sanciones.

Más respeto y formación

Las imprudencias, unas veces por desconocimiento y otras por exceso de confianza, pueden resultar fatales

El Foro de Seguridad en la Náutica de Recreo de Gaceta Náutica empezó el turno de debate con una mesa redonda para analizar el papel de las administraciones en la mejora de la seguridad en la náutica recreativa en la que intervinieron el director general de la Marina Mercante, Gustavo Santana, Antoni Mercant, director general de Transporte Marítimo de Baleares, y el abogado especialista en Derecho Marítimo León Von Ondarza.

Gustavo Santana puso de manifiesto el aumento que ha experimentado en España la náutica recreativa, sobre todo en las comunidades turísticas, y que esta actividad económica se ha incorporado a la estrategia náutica nacional que tiene que estar basada en la sostenibilidad y en la alta especialización. El máximo responsable de la náutica recreativa en nuestro país aseguró que se deben mejorar aspectos normativos para conseguir «unificarlos y simplificarlos». Antoni Mercant anunció que el Govern de les Illes Balears apuesta por una mayor colaboración pública/privada para impulsar la náutica recreativa en Baleares, una comunidad que, cuenta con 20.000 amarres, y es referente en este segmento en España.

La última mesa de debate del foro abordó los aspectos más prácticos sobre lo que debemos y lo que podemos hacer para mejorar la seguridad a bordo y contó con la presencia del experto en seguros náuticos José Baeza, del Grupo Baeza y agente de Genera-



En la última mesa de debate se abordaron aspectos prácticos de seguridad. / LAURA G. GUERRA

li; del responsable de la Comisión del Charter náutico de Apeam, José María Jiménez, del director de la Escuela del Mar, Carlos Petisco y de la farmacéutica María José Miquel, que ofreció las pautas necesarias para tener un eficaz y completo botiquín a bordo.

La charla resultó muy entretenida debido a las anécdotas que contaron sobre situaciones vividas por estos cuatro empresarios en su larga trayectoria profesional y que pusieron de manifiesto que las imprudencias pueden resultar fatales. Por ejemplo, José

María Jiménez relató que tuvo que advertir a un cliente que pretendía navegar hasta Ibiza que le iba a resultar imposible repostar gasolina durante este trayecto, ya que «en alta mar no hay estaciones de servicio». Por su parte, José Baeza narró algún accidente tan evitable como el que sufrió un cliente que alquiló una moto acuática y, al devolverla, aceleró de forma brusca en la rampa y la moto acabó «aterrizando» sobre otra embarcación que estaba en su pantalán, afortunadamente sin nadie a bordo.

APORTACIONES

Protectores de hélices y barcos con foils

Los asistentes pudieron intervenir, al final del acto, y aportar su granito de arena a este foro sobre seguridad en la náutica. Uno de los que lo hicieron fue el presidente de FANMED, Gabriel Dols, que pidió a los responsables políticos que estudien la idoneidad de que las embarcaciones, especialmente las que se alquilan sin necesidad de titulación, deban

incorporar de forma obligatoria protectores de hélice que podrían evitar accidentes con bañistas. Otro de los intervinientes fue José Carlos Frau, abogado y CEO



de Bufete Frau, quien propuso regular el uso los juguetes acuáticos sumergibles y de embarcaciones con foils porque, su uso sin control en las zonas de fondeo de las embarcaciones, supone un grave riesgo tanto para las personas que los utilizan como para los que se encuentran nadando alrededor. Además, Frau apuntó la conveniencia de incorporar sistemas de geolocalización en todas las embarcaciones destinadas al alquiler, algo que a su juicio, permitiría comprobar de forma rápida que se ajustan a la legalidad.

SEGUROS / JOSÉ BAEZA

Indemnizaciones de un coste elevado

El experto en seguros náuticos José Baeza, del Grupo Baeza y agente de Generali, afirmó que «a las aseguradoras, que no hay que olvidar que son empresas, no les interesa dar cobertura a las embarcaciones de pequeña eslora que no requieren titulación o a las motos acuáticas porque tienen mucha siniestrabilidad y han dejado de ser rentables». José Baeza señaló que en el mar todo es mucho más caro, «tanto los rescates en alta mar como las indemnizaciones por daños a nuestra embarcación o a otros barcos o a las personas tienen un coste muy elevado».



BOTIQUÍN / MARÍA JOSÉ MIQUEL

Hay que aprender a usar el botiquín

La farmacéutica María José Miquel, aseguró que los botiquines que las embarcaciones deben llevar por normativa en España «son los más completos de la Unión Europea», pero desveló que hay navegantes que «llevan un botiquín a bordo simplemente porque es obligatorio, pero desconocen cómo usarlo en caso de emergencia y también hay casos en los que varias embarcaciones lo comparten solo para pasar la inspección». En este sentido, María José Miquel puso de manifiesto la necesidad de mejorar la formación de los navegantes en materia de primeros auxilios.



FORMACIÓN / CARLOS PETISCO

Los navegantes están bien preparados

El director de la Escuela del Mar, Carlos Petisco, recordó que los cambios normativos para la obtención de titulaciones náuticas han permitido que «la gente salga de las escuelas náuticas lo suficientemente preparada». Petisco abogó por que la Guardia Civil lleve a cabo en el mar mayores campañas de control de embarcaciones y de sanción a los que incumplen la normativa en materia de seguridad. «Los controles por carretera han conseguido que la gran mayoría de los automovilistas cumpla las normas y en el mar podría funcionar de la misma manera», dijo.



CHARTER / JOSE M^a JIMÉNEZ

Hay clientes que son muy inconscientes

El responsable del sector del charter náutico en las Islas, José María Jiménez, rechazó de pleno, por el peligro que a su juicio supone, el uso de embarcaciones sin titulación tanto de alquiler como de uso particular y afirmó que «echo de menos que se haga un examen práctico a la hora de obtener la titulación para demostrar que estamos capacitados para gobernar una embarcación». Jiménez también relató que, por su larga experiencia, se ha encontrado con muchos clientes inconscientes que han puesto en riesgo su seguridad y la de sus acompañantes.



Entropia yacht brokerage

Glacier Yachts llega a Mallorca. Entropia también representa los catamaranes de PMG Shipyard y los submarinos de U-Boat Worx

ENTROPIA
MONTE - CARLO

Entropia fue fundada en 2012 por el Dr. Panagiotis Kyriazis y Michael Dunkerly. A lo largo de los años, la empresa ha desarrollado tres áreas de especialización que han evolucionado como «diferenciadoras» para el negocio. Se trata del diseño ecológico y la propulsión, el arte a bordo y la tecnología Blockchain.

ECO - El equipo de Ocean Clean-Up calcula que una sola mancha de basura que se acumula en el océano Pacífico y circula en un vórtice gigante (la gran mancha de basura del Pacífico) contiene más de 100 millones de kilos de plástico. Con el tiempo, el plástico se descompone y es absorbido por la cadena alimentaria. Se calcula que una persona media consume cada día una ración equivalente al tamaño de una tarjeta

de crédito. Entropia apoya a las organizaciones que trabajan para reducir la contaminación de los océanos, así como a los diseñadores, constructores, ingenieros y visionarios del sector de los yates ecológicos. PMG Shipyard (representado por Entropia) construye catamaranes de vela y motor en Tailandia. Este astillero, dirigido por el suizo Philippe Guenat, ha estado a la vanguardia de la revolución de la energía solar, basándose en la tecnología desarrollada por la NASA. Entropia también colabora estrechamente con constructores escandinavos y franceses de barcos a motor para uso comercial y privado, así como con el especialista en submarinos U-Boat Worx, de Holanda, cuyas unidades son totalmente eléctricas.

ARTE - Entropia es uno de los primeros brokers en ofrecer un servicio de NFT. Las NFT incluyen arte digital. A veces, las NFT se venden junto con su contraparte física. En estos casos, la obra de arte física puede colgarse en casa del propietario o en un almacén climatizado, mientras que la NFT puede exponerse digitalmente a bordo. Entropia apoya actualmente a dos artistas en un momento en que sus carreras están floreciendo: Vasilis Antonakos y Carolina Rovithi. La empresa también asiste a los propietarios que se inician en este medio ayudándoles a navegar por el mundo de las criptomonedas, a familiarizarse con las plataformas de NFT y a desarrollar sus propias carteras y exponerlas a bordo.

Palma International Boat Show

Entropia estará presente en el Salón Náutico Internacional de Palma (del 24 al 28 de abril) con Glacier Yachts, donde estará disponible para pruebas el nuevo GY48, diseñado totalmente en aluminio por De Groot. El GY 48 estará situado en el centro del puerto, en el muelle 2 (P2), amarre número 457 (ver mapa). Se puede reservar una visita o una prueba en el mar en el correo electrónico info@entropia.mc o llamando al +37797981992.

PUBLIRREPORTAJE



BLOCKCHAIN - La tecnología Blockchain ha abierto una puerta digital a nuevas y más eficientes formas de hacer negocios. El equipo de Entropia

cree que a medida que la tecnología blockchain se generalice y sea más fácil de usar, se harán más comunes los contratos digitales inteligentes para fletar

yates, pedir provisiones y suministros e, incluso, asegurarse un amarre en un puerto deportivo. Entropia ha desarrollado un novedoso concepto de reserva de puerto deportivo que ya está listo para su despliegue.

El último movimiento de Entropia ha sido representar a Glacier Yachts, un astillero de yates a motor de alta gama que apuesta por la calidad. Diseñada por el prestigioso Guido de Groot Designs, con ingeniería y arquitectura naval del especialista holandés Menno van Dijk, la gama Glacier Yachts, totalmente de aluminio, es muy emocionante, tiene precios competitivos y es visualmente espectacular.

Más información:
<https://entropia.mc>

ALCUDIAMAR

El 'Galaxie' vuelve al mar con energía eléctrica

M.P. PALMA

Alcudiamar albergó el pasado 22 de abril la botadura del velero escuela *Galaxie*. La ceremonia de tuvo lugar en las instalaciones del puerto deportivo que ha acogido esta iniciativa desde sus inicios y que ha apadrinado la embarcación durante el periodo de reconversión eléctrica, en línea con su estrategia de sostenibilidad y compromiso con el entorno marino. El *Galaxie*, el primer velero de esta envergadura en las Baleares propulsado íntegramente por energía eléctrica, representa un avance significativo en la lucha contra la crisis climática y la preservación de nuestros ecosistemas marinos desde el sector náutico. Se trata de un proyecto que fusiona tecnología, ciencia e innovación en un esfuerzo conjunto para proteger y concienciar sobre la importancia del Mediterráneo.

Tras la botadura tuvo lugar la

presentación del proyecto, donde representantes de empresas, instituciones y profesionales involucrados en la conversión del *Galaxie* a una embarcación 100% eléctrica compartieron sus experiencias y detalles sobre la tecnología incorporada en la nave. Además, la tripulación e investigadores de Love The Mediterranean explicaron los objetivos del programa y



El 'Galaxie', amarrado en Alcudiamar.

el papel fundamental que desempeña el *Galaxie* en la iniciativa «Amar el Mediterráneo».

El *Galaxie* zarpará próximamente hacia su primera expedición científica en el Parque Nacional de Cabrera.

EMPRESA

La última tecnología para la estampación textil

Copyrai tiene 25 años de experiencia en rotulación náutica

MALLORCA PRESS PALMA

COPYRAI cuenta con la última tecnología en estampación textil en el sector náutico tanto para equipos de regatas como para la uniformidad de tripulaciones en yates de recreo. Desde gorras, pantalones, camisetas hasta chaquetas y polos técnicos son las prendas que la copistería, sita en el número 66 de la carretera Valldemossa (junto a la rotonda del Ocimax), puede estampar con el logo de la empresa que lo solicite.

Copyrai dispone de todo tipo de complementos textiles específicos para el sector náutico aunque también puede trabajar con el material que el cliente aporte, garantizando siempre la máxima calidad y durabilidad en las estampaciones.

INTERIOR Y EXTERIOR. Copyrai cuenta con una experiencia 25



Una de las rotulaciones náuticas realizadas por Copyrai.

años de dedicación al sector de la rotulación en todo tipo de embarcaciones, desde superyates, hasta neumáticas pasando por veleros

de recreo de cualquier condición. La empresa trabaja todo tipo de rotulaciones: matrículas, nombres de las embarcaciones, vinilos decorativos para el casco del barco, rotulaciones de los cuadros de mandos, vinilos a medida para la línea de flotación o láminas solares.

Esta firma siempre utiliza, por defecto, vinilos poliméricos de la mejor calidad para rotular las embarcaciones, ya que garantizan una prolongada duración y resistencia porque cuentan con protección especial contra el sol y el salitre que permite un acabado perfecto en un medio, el marino, que provoca mucho desgaste.

Copyrai también coloca láminas de protección solar en cristales, portillos y escotillas. La instalación de vinilos tintados y ahumados consigue una sensación de privacidad a la vez que protegen de los rayos solares. Una de sus especialidades son las formas personalizadas en las matrículas de las embarcaciones neumáticas.

Para lograr el mejor acabado, Copyrai usa un material que se adhiere al flotador y que no se despegue. Además de ser de fácil colocación tiene una garantía de cinco años. La oferta de Copyrai se completa con la rotulación de furgonetas y con el diseño y confección de los logotipos de las embarcaciones, además de la laminación a gran formato de planos de los barcos.

topaz

50 Club Nàutic SANT ANTONI 1973-2023

CURSOS INTENSIVS

INSCRIPCIONS A PARTIR DE L'1/04/2024

ESTIU 2024
VILA - JARDI DEL MAR
PIRAGUISME - WINDSURF
EDAT ESCOLAR

ES NÀUTIC fhp FEDERACIÓ BALEAR DE VELA Posam valors a l'esport Consell d'Eivissa

<https://cursos.esnautic.com/es/escuela/cursos-verano-menores>

CNE Club Nàutic S'Estanyol

escanea el QR y empieza a disfrutar

Navegamos todo el año

Más info: <https://escuelavela.cnestanyol.es>
vela@cnestanyol.es
971 640 085

PROTECCIÓN

El Govern crea la nueva reserva marina de Ponent

Nace de la modificación de la de las Islas del Toro y Malgrats

MALLORCA PRESS PALMA

La Conselleria de Agricultura, Pesca y Medio Natural, a través de la Dirección General de Pesca, con el apoyo de los pescadores profesionales, ha puesto a disposición de la ciudadanía y de las organizaciones más representativas toda la información relacionada con el procedimiento de elaboración de un decreto por el que se crea la Reserva Marina del Ponent de Mallorca. De este modo, se modificará la Reserva Marina de las islas del Toro y de las Malgrats, y la nueva pasará a denominarse Ponent de Mallorca.



Imagen aérea de las Islas Malgrats, declaradas reserva marina.

El director general de Pesca, Antoni M. Grau, explicó que en 2022 se declaró la Reserva Marina de las Islas del Toro y de las Malgrats, en la costa de Calvià, como ampliación de las antiguas reservas marinas de la Isla del Toro y de las Islas Malgrats. Sin embargo, Grau manifestó que «su creación no resolvió las cuestiones que se pretendían solucionar, puesto que ni contó con el apoyo del sector pesquero ni satisfizo las aspiraciones de sus promotores, en particular, del Ayuntamiento

de Calvià». Por eso, insistió el director general de Pesca, «era importante hacer esta modificación y crear la nueva reserva marina con el apoyo del sector».

Así, el objetivo principal de este decreto es establecer los límites geográficos de la nueva reserva y regular las actividades extractivas, tanto profesionales como recreativas, y las actividades subacuáticas. Del mismo modo, se modificará el Decreto 41/2015, con referencia al uso de posicionadores dinámicos en la pesca re-

creativa de embarcaciones y al cómputo horario de los días hábiles para practicar la pesca recreativa.

La declaración de la Reserva Marina del Ponent de Mallorca extenderá la recuperación de las poblaciones de peces comerciales, característica de las reservas marinas en el suroeste de la bahía de Palma, hecho que, sin duda, favorecerá al sector pesquero artesanal así como a las actividades económicas relacionadas con la observación de los peces.

Excursiones de Pesca

Desde 1992

FORAMANDO

Pesca de altura
Pesca de fondo

689 686 376

foramando@telefonica.net • www.pesca-foramando.com

ESCUELA DEL MAR

¡Todas las Titulaciones de Recreo!
PATRÓN DE RECREO PER Y PNB
 Pantallas digitales y Test Online
 Grupos en diferentes días y horarios
 Clases presenciales y OnLine
 Elige la modalidad que mejor se adapte a ti
PATRÓN Y CAPITÁN DE YATE

¡Haz de la Mar tu profesión!*
 Habilita tu título de recreo, con tu
Formación Básica en Seguridad* (DGMM)
 Certificados y Títulos de especialidad marítima,
 Homologados por Marina Mercante y el ISM



www.escueladelmar.net
www.escuelamaritima.es
 Avda. Gabriel Roca nº 38, Palma
 Tel.: 971 222 211
info@escueladelmar.net

Títulos y Certificados de Especialidad Marítima STCW

Formación Básica en Seguridad, Protección Marítima, Buques de Pasaje, Formación Sanitaria Específica, Operador Restringido y General SMSSM, Patrón Profesional (PPER), Actualizaciones y trámites náuticos



MIGUEL ISERN / INGENIERO NAVAL

«En un submarino no hay espacio para la improvisación»

El mallorquín Miguel Isern ha participado en el diseño del S81 'Isaac Peral'

EDU COLOM / J.L. MIRÓ PALMA

Miguel Isern, mallorquín de 43 años, es uno de los más de 100 ingenieros que han participado en el diseño y fabricación del submarino S81 *Isaac Peral*, el proyecto más importante de un astillero español de las últimas décadas. La entrega de la nave a la Armada en noviembre de 2023 estuvo precedida de miles de horas de cálculos, estudios y labores de construcción que implicaron a cerca de 7.000 personas. Isern ha trabajado durante 13 años en el departamento destinado a garantizar la estabilidad del *Isaac Peral*. No supo que sus hipótesis eran correctas hasta la botadura.

Pregunta.— ¿Cómo llegaste a especializarte en el diseño de submarinos?

Respuesta.— En la carrera, cuando yo estudiaba, no se tocaba mucho el tema de los submarinos, todo se centraba en los barcos de superficie. Cuando terminé mis estudios, me surgió la oportunidad de empezar un trabajo en Navantia, junto al Arsenal de Cartagena. Llevo trabajando en esto desde 2010. En el mismo sitio, en el mismo departamento. Todo este tiempo he estado inmerso en la especialidad de submarinos.

P.— ¿Cuál ha sido tu cometido?

P.— Mis especialidades se han ido bifurcando, pero la mayor parte del tiempo lo he dedicado a realizar cálculos de estabilidad. Me gusta definir mi labor como la búsqueda del centro de gravedad. Se trata de saber de antemano cómo responderá el submarino a cualquier evento interior o exterior: a un golpe de mar, a las mareas, al lanzamiento de un torpedo, al trasiego de agua entre tanques... Al submarino le pasan cosas constantemente; esas cosas deben ser compensadas y para ello necesitamos saber dónde está situado el centro de gravedad. Lo curioso es que no lo confirmas hasta que lo echas al agua. Durante todo ese proceso, que puede durar décadas, sólo puedes hacer estimaciones.

P.— ¿Sentiste alivio cuando viste por fin el *Isaac Peral* en el agua?

R.— Fue como ponerle la guinda a



NAVANTIA

un pastel en cuya elaboración has estado trabajando junto a mucha gente durante 13 años.

P.— Un submarino está hecho para operar en condiciones de hostilidad permanente.

R.— Así es. Se trata de la lucha contra la naturaleza. Cuando estás sumergido, te encuentras en un medio muy hostil. El agua quiere ocupar siempre el espacio, quiere entrar dentro del submarino. Y no sólo eso es eso. Tened en cuenta que en determinadas ocasiones te interesa que esa agua entre parcialmente, ya sea para compensar un peso o porque necesitas hacerte pesado. También ocurre que cuando lanzas un arma, inevitablemente, embarcas agua... Hay mil circunstancias... Por otro lado, piensa en la vida de 40 personas durante 40 días ahí dentro. Es necesario controlar la atmósfera, el CO₂, los gases, la depresión... El objetivo es hacer la vida lo mejor posible a la dotación y garantizar el funcionamiento de los equipos neumáticos e hidráulicos, del aire acondicionado, de los refrigeradores de los víveres...

P.— ¿Cómo ha evolucionado el diseño de submarinos a lo largo de la historia?

R.— Han cambiado mucho. Antiguamente estaban pensados para navegar en superficie, acercarse a la zona de conflicto y, una vez divisado el objetivo, hacer inmersión y llevar a cabo el ataque. Pasaban mucho tiempo en superficie. Eso

«El nivel de tecnología que hay en el S81 lo asemeja a una nave espacial. Estamos invirtiendo en el futuro»

ha cambiado. Los actuales buscan justo lo contrario: estar la mayor parte del tiempo sumergidos. Para ello los diseñamos.

P.— ¿Cómo se propulsa el S81?

R.— Un submarino convencional, no nuclear, navega en inmersión siempre con energía eléctrica, lo que le obliga a «hacer superficie»

para recargar las baterías. Esta operación consiste en sacar un mástil con el que recoger el aire necesario para arrancar los motores diésel y así poder alimentar las baterías mediante una alternadora. En cuanto se ha realizado esta operación, para abajo otra vez...

P.— ¿A qué profundidad descien- de el *Isaac Peral*?

R.— Eso no puedo decirlo en voz alta ni en la oficina.

P.— Antes has hablado de 40 personas de capacidad.

R.— El S81 tiene muchas capacidades, dependiendo de la misión o de si estás en periodo de paz o de guerra. Hay un número limitado de camas, de modo que si hiciera falta embarcar una mayor dotación, habría que recurrir a lo que se conoce como cama caliente. También se pueden instalar camas en otras zonas... Es configurable en función de las necesidades.

P.— Poco sitio para mucha gente.

R.— El espacio dentro del submarino es muy escaso. Un espacio libre es un espacio malgastado. Esa es la máxima en los submarinos convencionales de propulsión dié-

sel eléctrica. La cosa cambia en el caso de los nucleares, que son más grandes, no tienen problemas con la energía y se pueden permitir ciertos lujos.

P.— ¿Qué clase de marinos y marineros eligen el arma submarina?

R.— Los submarinistas están hechos de una pasta especial. Cuando acaban sus ocho horas de trabajo, no se pueden ir a jugar al fútbol; se tienen que quedar allí dentro. Esto requiere una afinidad especial con el mar y una preparación muy específica. En el Arsenal de Cartagena hay dos simuladores donde todos los días se realizan ejercicios de formación. El simulador replica el centro de mando y control para monitorizar el comportamiento de la dotación ante determinadas situaciones.

P.— Suponemos que se requiere mucha sangre fría.

R.— En un submarino no hay cabida a la improvisación. Y si improvisas es porque las cosas están muy mal. En circunstancias normales todo tiene un protocolo, unas palabras, unas órdenes... No puede ser de otra manera. Todo el mundo tiene que saber lo que debe hacer en cada momento porque, llegado el caso, no hay tiempo de ponerse a discutir cuál es la mejor estrategia. A los civiles, cuando nos embarcamos para hacer alguna prueba, nos dicen que no molestemos.

P.— Alguna gente se pregunta para qué queremos un submarino.

R.— Es un asunto de defensa nacional. Si no lo hacemos nosotros, no lo va a hacer nadie más. Es muy difícil que una empresa privada invierta a tan largo plazo. El nivel de tecnología que hay en el S81 lo asemeja a una nave espacial. Estamos invirtiendo en el futuro y en unos conocimientos que no se quedarán dentro del submarino, sino que terminarán siendo de aplicación en la vida cotidiana.

P.— ¿A qué te refieres?

R.— Hay muchos ejemplos. Estamos trabajando en la producción de energía por métodos alternativos, estudiando cómo se limpia una atmósfera, por no hablar de la electrónica. Esto que hoy hacemos para un submarino militar, mañana tendrá aplicaciones para la gente de a pie. Un submarino, por otro lado, no es simplemente algo para meter miedo. Hay toda una vertiente que va a la parte civil, como el reconocimiento de tráfico marítimo que ha permitido detectar redes de trata de seres humanos y narcotráfico. Los submarinos están para servir a España.

NAUFRAGIO

Un fallecido tras hundirse una lancha en Menorca

La embarcación navegaba en medio de un fuerte temporal

ALBERTO SÁNCHEZ PALMA

Un fallecido y seis personas que tuvieron que ser atendidas por hipotermia. Éste es el balance del primer accidente mortal relacionado con la náutica recreativa en Baleares en la recién inaugurada temporada turística.

El percance ocurrió en Menorca el 31 de marzo a mediodía en la zona de sa Mesquida. Una familia suiza de seis personas, cuatro adultos y dos menores, de 16 y 10 años, había contratado en el puerto de Mahón los servicios de una empresa de chárter para hacer una excursión por la costa. Para tal fin, se hicieron a la mar en una lancha de 8 metros de eslora contando con los servicios de un patrón de nacionalidad española y 60 años, que finalmente fue la única persona que perdió la vida en el naufragio.



El helicóptero de Salvamento Marítimo rescató a los navegantes.

Las condiciones meteorológicas no eran ni mucho menos favorables. El temporal de viento azotaba esa jornada la costa menorquina al igual que el resto de

Baleares y durante la noche se habían registrado olas de más de 3 metros mientras que cerca del mediodía todavía superaban los 2 metros y medio de altura.

FUEGO

Incendio en un yate de 24 metros en Calanova

A.S. PALMA

Un yate de 24 metros de eslora, el *Tomí*, sufrió un incendio en un departamento de proa cuando ya se encontraba amarrado en su puesto en el puerto de Calanova. Las llamas provocaron incluso una pequeña explosión por la concentración de humo y gases. Sin embargo, la rápida y eficaz actuación tanto de la tripulación del yate, aún a bordo de la embarcación, como del

después de una mañana de navegación.

Ya en el amarre la tripulación detectó que salía humo del compartimento de proa por lo que comenzaron ellos mismos a intentar extinguir las llamas y die-



Los bomberos se desplazaron a Calanova.

personal de marinería permitió controlar el incidente sin que hubiera heridos y restringiendo los daños solo a la zona en la que se originaron las llamas en la embarcación.

El percance ocurrió cuando el yate había regresado a puerto

ron aviso al puerto. Dos efectivos de marinería atacaron las llamas con extintores, pero al haber mucho humo, finalmente se decidió remolcar el *Tomí* hasta el muelle de espera para evitar males mayores y allí se sofocaron las llamas.

¡BUSCA NUESTROS PRODUCTOS EN LIQUIDACIÓN A PRECIOS IRRESISTIBLES!

COMPRA Y AHORRA MIENTRAS NOS DURE

www.mercanautic.com

MERCA NAUTIC
Outlet · Segundo mano

Joan Miró, 170, 07015 Palma | 971 703 646

AZUL DE ULTRAMAR



SABINA PONS
sabpons@yahoo.es

Sin (tanto) miedo

LA certeza de la muerte me ha amargado la vida desde que tenía seis años. La cuenta, por lo tanto, es sencilla: llevo cinco décadas dándole vueltas a la pura maldad de un creador que te insufla aliento para que aletees un instante y te sumerge de nuevo en la oscuridad eterna. Un **Moriarty**, un **Doctor Frankenstein**, un **Fu Manchú**. He buscado en vano respuestas a este sinsentido en los textos de los grandes filósofos, pero para eso tendría que entenderlos.

Recuerdo que una primera oleada de consuelo me llegó de la mano de **David Bowie** quien, al conocer la noticia de su enfermedad y de una muerte amenazadoramente cercana, dijo: «No sé a qué lugar me dirijo, pero debe de ser cualquier cosa menos aburrido». Interesante –pensé–, la muerte como turismo de aventura, me gusta la idea. Una ligera fisura apareció en la recia estructura de mi espanto



Tumba del Nadador (470 a. de C.), autor desconocido. Fresco sobre piedra caliza. Museo Arqueológico de Paestum.

por la que se coló una rayita de luz.

Meses después, en el Museo Arqueológico de Paestum, frente a la Tumba del Nadador, se ensanchó la estría. En 1968, el arqueólogo **Mario Napoli** descubrió en una pequeña necrópolis cercana a la colonia griega de Posidonia (bautizada así en honor a Poseidón, dios del mar), una tumba en forma de caja en perfecto estado. Dentro reposaban los restos de un hombre joven.

La losa que le cubría, por la parte que había tenido frente a su rostro durante dos mil quinientos años, estaba decorada con un fresco exquisito en el que un esbelto joven se zambulle en el mar. Una línea negra enmarca la escena, lo que da a entender que el salto es metafísico, una metáfora del paso a una nueva dimensión que solo puede ser alcanzada atravesando la superficie del mar, la elástica mem-

brana que separa ambos mundos.

Ah –me dije, de pie frente a ese pedazo de piedra caliza–, esto me sirve: ya que la muerte es inevitable, ¿no es más lógico que, cuando llegue el momento, me sumerja en ella en un perfecto plongeon, con los brazos extendidos y la cabeza erguida, con la misma actitud con la que me pego un capficio desde las rocas de Cala Blava un mediodía de julio?

Claro que en el fresco no hay rocas; el joven salta desde unos pilares que aluden, dicen los estudiosos, a las míticas columnas que **Hércules** levantó en los confines del mundo, allá por Gibraltar. «*Non terrae plus ultra*», sentenciaban los antiguos, no hay tierra más allá, solo un espacio que no puede ser aprehendido por la experiencia humana, un profundo y desconocido océano. Zambullirse en él, desnudo, desde las columnas, no puede, entonces, significar otra cosa que un osado grito de vida: «¡No

tengo miedo, estoy listo, revélame tus secretos!».

En los últimos tiempos, algunos historiadores como **Tonio Hölscher** se han decantado por una interpretación distinta de la Tumba del Nadador. Es arte realista, dicen, no simbólico: lanzarse al mar era una ocupación habitual de los jóvenes de la élite local, una prueba de capacidad atlética y valor viril que formaba parte de un rito de iniciación, un salto de la infancia a la edad adulta. Bueno, vale, tiene sentido. Ya sabemos que los griegos eran fans de **Hedoné**, la hija de **Eros** y **Psique** cuyo nombre significa «placer».

Pero yo me quedo con la interpretación órfica, la creencia en que este cuerpo mío no es más que un contenedor temporal de un alma indiferente al espacio y al tiempo y que, cuando me zambulla en la muerte, con el gracejo y la alegría de **Esther Williams**, se producirá una catarsis que me convertirá en agua de mar, en rama de olivo, en eco cósmico.

Para que luego digan que el arte no sirve para nada.

Copyrai

ANTES

AHORA

Rotulación Náutica Superyachts Embarcaciones Recreo

vinilo de fibra de carbono

Estampación prendas para la náutica

Rotulación de matrículas y nombres para embarcaciones, líneas de flotación, diseños personalizados.

Síguenos en:

CONSULTENOS SIN COMPROMISO, NOS DESPLAZAMOS POR TODA LA ISLA...

Ctra. de Valldemossa, 66 • 07010 - Palma de Mallorca Tel./Fax: 971 204 211 • www.copyrai.com

NORMATIVA EUROPEA

La flota balear de arrastre, desamparada ante la UE

Los pescadores piden regulación regionalizada para Baleares

ALBERTO SÁNCHEZ PALMA

Los pescadores de Baleares se sienten desamparados ante Bruselas. La flota balear se queja de que las medidas pesqueras de la Unión Europea a cargo de la Comisaría de Medio Ambiente, Océanos y Pesca, son tremendamente restrictivas.

Los pescadores piden una regulación regionalizada que valore la situación y las circunstancias de cada zona y de cada flota pues las medidas globales que se emiten desde Europa están aplastando la pesca balear, ya redimensionada desde hace décadas en un archipiélago que además cuenta con muchas reservas marinas para garantizar la protección del ecosistema.

Desde las Islas denuncian que estas medidas restrictivas tienen sentido para grandes flotas como las que faenan en otros países. Sin embargo, según denuncia el presidente de la Federació Balear de Confraries de Pescadors, Domingo Bonnín: «La flota balear de arrastre se ha redimensionado por sí sola durante las últimas décadas y las nuevas restricciones nos están ahogando poco a poco y, de seguir así, nos llevarán a la extinción».

Dos eurodiputados del Partido Popular, la balear Rosa Estarás y el canario Gabriel Mato conocieron el pasado 8 de abril las peticiones de los pescadores de las Islas y compartieron un almuerzo con ellos a bordo de una de las barcas de arrastre del puerto de Palma. También asistió al encuentro el máximo representante en España de las cofradías pesqueras, José Basilio. Los políticos escucharon durante más de dos horas a los pescadores y se comprometieron a defender sus intereses en Bruselas.

Una de las peticiones de los pescadores es que la pesca se segregue de la Comisaría de Medio Ambiente, Océanos y Pesca «más preocupada por fijar restricciones medioambientales que por ordenar y gestionar la pesca», señala Bonnín.

Las cifras difundidas por los pescadores profesionales son escalofriantes. Solo el 10 por ciento del pescado que se consume en Baleares procede de nuestras aguas. «El salmón es el pescado más consumido aquí» comenta con amargura

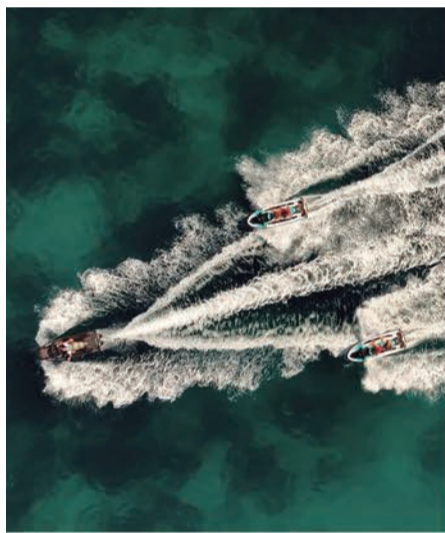
Bonnín. Los poco más de treinta barcos que componen la flota balear de arrastre capturan el 80% del pescado en las Islas. «Si esa flota se pierde, simplemente la presencia de pescado balear en los mercados prácticamente desaparecerá», ex-

plica Bonnín.

Según el Informe Mar Balear de Fundació Marilles, la flota de arrastre se componía en 2021 de 33 embarcaciones y se había reducido un 65 por ciento desde 1975 y un 25 % desde 2015.



Bonnín, entre Estarás y Mato, en el almuerzo en la barca de arrastre.

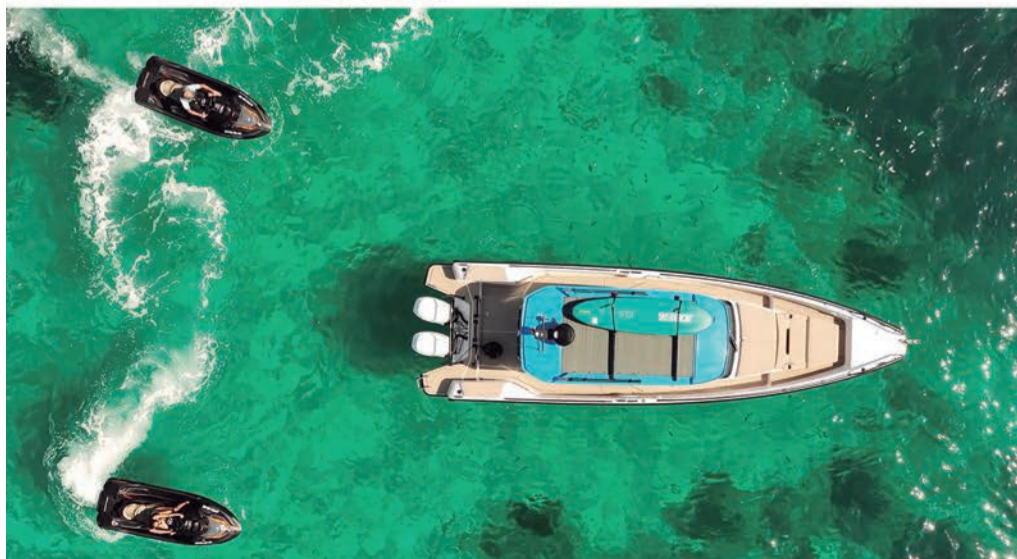
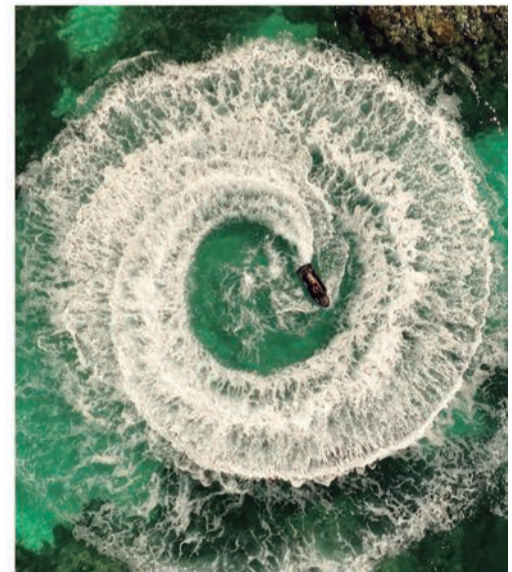


PALMA JETSKI

THE FIRST MEMBERS CLUB

ENJOY ONLY THE GOOD THINGS ABOUT OWNING A JETSKI

www.palmajetski.com



SELECTIVO

Cooper saca el billete a París 2024 y Moreno mantiene sus opciones

El palista de Portopetro formará parte del equipo nacional de K4 500, mientras que el de Pollença se jugará su plaza en C2 500 en la próxima Copa del Mundo

JULIO GONZÁLEZ PALMA

El mallorquín Marcus Cooper certificó su billete para París. El palista del CN Portopetro, para el que serán sus terceros Juegos Olímpicos, formará parte del equipo de K4 nacional junto a Saúl Craviotto, Carlos Arévalo, y Rodrigo Germade al imponerse en el selectivo que organizó la Real Federación Española de Piragüismo el 10 y 11 de abril en aguas del embalse de Pontillón de Castro, en Verducido (Pontevedra).

Todo apunta a que el palista Marcus Cooper Walz será el abanderado de la delegación española en París, ya que el Comité Olímpico Español sólo estaba a la espera de su clasificación para confirmar su decisión.

En estas pruebas selectivas, los deportistas mallorquines tuvieron mucho protagonismo. Joan Toni Moreno y Diego Domínguez vencieron con autoridad en la regata de la categoría C2 500 y mantienen intactas sus opciones para estar en París 2024. Al haber ganado su serie, Moreno y Domínguez se jugarán la plaza con Cayetano



Diego Domínguez y Joan Toni Moreno en el selectivo.

García y Pablo Martínez, que eran los que habían conseguido clasificarse a la embarcación.

El canoísta del Reial Club Port de Pollença (RCNPP) y su compañero salieron de forma conservadora, pero a mitad de la prueba impusieron un potente ritmo que les llevó a la victoria de forma clara. La pelea por participar en los Juegos Olímpicos tendrá lugar en

la Copa del Mundo que se disputará en Hungría este mes de mayo.

«Es una oportunidad única que me gustaría aprovechar al máximo. Estamos en el camino y no hay que hacerse ilusiones, pero ya estamos solo a un paso, así que seguiremos con mucha fuerza en lo poco que queda» aseguró el mallorquín al terminar la prueba.

En Verducido compitió también

Àngels Moreno, hermana de Joan Toni, pero en su caso, no pudo ser y la mallorquina se quedó a las puertas de poder participar en París 2024. La prueba que estrenó la competición fue el C2 500, donde la canoísta del Reial Club Port de Pollença y su compañera Antía Otero llevaron al límite a las favoritas, Antía Jácome y María Corbera, que acabaron ganando y logrando la plaza para los Juegos.

Moreno y Otero arrancaron la prueba en cabeza, pero en el paso de los 50 metros ya fueron igualadas por Jácome y Corbera, que poco a poco se estiraron hasta lograr casi una embarcación de ventaja. A mitad de la prueba, la mallorquina y su compañera subieron el ritmo y llegaron a igualar de nuevo la carrera.

Esto obligó a Antía Jácome y María Corbera, actuales subcampeonas del Mundo de esta distancia, a apretar hasta el final y llegaron a meta con medio segundo de ventaja sobre Àngels Moreno y Antía Otero. La tercera plaza fue para Viktoriia Yarchevska y Elena Gómez-Millán.

KAYAK DE MAR

Noguera brilla en el Europeo de las Azores

M.P. PALMA

Espectacular exhibición de los palistas baleares en el Campeonato de Europa de Kayak de Mar que se disputó el 13 de abril en las Islas Azores en unas condiciones muy complicadas. La ibicenca Marta Noguera (CN Santa Eulalia) volvió del archipiélago portugués con el título de campeona de Europa Junior de esta disciplina superando a todas las favoritas. Por su parte, Josep Cifre, del CV Port d'Andratx, logró la medalla de bronce en Sub23 en una actuación épica. A un paso de la medalla, en el cuarto puesto, también en Sub23, quedó la deportista del Club de Mar Elena Reolid.

El campeonato que estaba previsto disputar en dos jornadas se dejó en una sola con toda la competición concentrada en varias salidas. Las condiciones eran muy duras con vientos de 25 nudos y olas de cuatro metros en el exterior. La organización actuó con prudencia y optó por olvidarse del puro Downwind y montar un circuito en forma de boomerang con tres vueltas en el interior de una bahía que recortó el recorrido previsto de los 30 kilómetros iniciales a menos de 15.



SERPRO-SUB

SERVICIOS PROFESIONALES SUBMARINOS

TRENES DE FONDEO - PILAS Y PANTALANES - MANTENIMIENTO DE PUERTOS
RAMPAS VARADERO - SALVAMENTOS - INSPECCIÓN DE BUQUES
FILMACIÓN SUBMARINA - AMARRE EMBARCACIONES



C/ TEIXIDORS, 24 -D
POL. INDUSTRIAL
MARRATXI
07141 BALEARES



Telf: 971 22 64 07



info@serprosub.com
www.serprosub.com





PROEX

PROTECCIÓN CONTRA INCENDIOS
MARINE FIRE PROTECTION

¡Olvidate del riesgo de incendios, de esto nos ocupamos nosotros!

Desde más de 30 años cubrimos todos los aspectos relativos a la prevención y protección contra incendios

- ✓ Sistemas fijos certificados de extinción de incendios (Watermist, Novec, FM200, Aerosoles...)
- ✓ Sistemas de agua nebulizada pre-certificados RIINA para salas de máquinas de hasta 63 m3
- ✓ Sistemas de detección y de alarma de fuego y de gases
- ✓ Equipos contra incendios
- ✓ Mangueras y conexiones
- ✓ Pruebas de presión hidrostática
- ✓ Extintores portátiles aprobados por marina
- ✓ Tratamientos ignífugos invisibles para tejidos y maderas

+34 971504339 / +34 637463900 www.proexpci.com info@proexpci.com
Avenida de Lluç, 72 - 07300 · INCA



CLASE 420

Marisa Vicens y Marina Borrás ganan el nacional

Gran actuación de las mallorquinas en la Bahía de Cádiz

MALLORCA PRESS PALMA

La tripulación mallorquina formada por Marisa Vicens (Club Nàutic S'Arenal) y Marina Borrás (Reial Club Nàutic Port de Pollença) se proclamó el pasado 7 de abril campeona de España de la clase 420 en las categorías absoluta femenina y sub 19.

La competición, que tuvo lugar en aguas de la Bahía de Cádiz con la participación de 60 equipos de ocho comunidades autónomas, comenzó oficialmente el pasado 2 de abril y concluyó el domingo 7 tras la disputa de un total de ocho mangas. La segunda posición fue para las también representantes de Baleares Nicola Jane Sadler y Sofía Cávaco, ambas del Club Nàutic S'Arenal. Completaron el podio sus compañeras de club Neus Fernández y Martina Gomila, que además resultaron las mejores en categoría femenina sub 17.

Las nuevas campeonas nacionales terminaron la regata con 36 puntos, en la tercera posición de la general que agrupa a hombres y mujeres, y a sólo cuatro puntos de los vencedores masculinos, Pol Mateu y Quim Serra (Club Nàutic El Balís).

Sus registros parciales incluyen un primero, dos segundos y un duodécimo como peor resultado, lo que da muestra del excelente nivel al que navegaron desde el inicio del campeonato, siempre en posiciones de podio.

Marisa y Marina forman desde hace dos años una de las tripulacio-



Marina Borrás y Marisa Vicens con sus placas de campeonas de España.

nes de 420 más fuertes de España, pero el campeonato nacional se les había resistido hasta la fecha. Ahora afrontan las principales ci-

tas internacionales como las referentes españolas de la clase y con posibilidades evidentes de obtener muy buenos resultados.

Campeonas de 29er

La tripulación mallorquina formada por Susana Bestard y Marina Conde consiguió el título en la categoría femenina Sub 19 de la Copa de España Clase 29er que se disputó el primer fin de semana de abril bajo la organización del Real Club Náutico de Laredo, en Cantabria. En la prueba participaron 18 tripulaciones de diferentes puntos del país y se completaron un total de cinco mangas. Además, del título femenino Sub 19, las regatistas del Real Club Náutico de Palma finalizaron en la tercera posición de la clasificación general, por lo que se colgaron el bronce absoluto. Marina Conde y Susana Bestard llegaban a Cantabria como favoritas tras proclamarse también campeonas de España femeninas sub 19 en una prueba que se celebró en febrero en el marco de la Semana Olímpica de Valencia. Con el gran resultado conseguido en Laredo, Susana Bestard y Marina Conde han obtenido el pasaporte para participar en el Mundial Juvenil que organiza la World Sailing y que se disputará en el Lago di Garda (Italia) a partir del 13 julio.

GRUPO BARCO

PRESENTS ITS NEW DIVISION

PARTS

CNC Machining



Contact

+34 653 679 482

info@grupobarcopm.com

www.grupobarcopm.com

Bienvenido a bordo!



SRS Sails & Rig Solutions

Juan Ignacio Merayo Gianelli

Soluciones para Embarcaciones de Crucero y Regata

+34 652 796 680

info@sailsandrigholutions.com
sailsandrigholutions.com

Velas nuevas

Sistema de Enrollados en Asimétricos, Código Cero y Génova

Jarcia

Acastillaje

CALENDARIO DEPORTIVO

Palma albergará ocho grandes regatas este año

El calendario del RCNP incluye regatas de altura, dos Mundiales y un Europeo

J.L. MIRÓ PALMA

El Real Club Náutico de Palma será el escenario de ocho grandes regatas europeas y mundiales en 2024. La temporada se prolongará desde el mes de abril hasta diciembre e incluirá competiciones de crucero, monotipos, maxis y vela ligera, en formatos que abarcan desde recorridos costeros y técnicos hasta travesías de altura.

La Larga, la regata de altura que sirve de prólogo para la PalmaVela, ha alcanzado este año la cifra récord de participantes y se ha convertido en una de las regatas offshore de referencia en el Mediterráneo Occidental. PalmaVela, por su parte, se ha visto reforzada en su vigésima edición con la presencia de las 52 Superseries y una

destacada participación de la flota ORC.

La siguiente regata del calendario del RCNP será la Copa del Rey Mapfre, que este año incorpora importantes novedades en su programa de competición y en el sistema de puntuación. El evento «estrella» del RCNP se prepara para acoger en 2025 el Campeonato de Europa de la clase ORC, ocasión en la que, muy probablemente, se alcanzará una cifra de participantes nunca antes vista.

Por primera vez en su historia, la Bahía de Palma será el escenario de un Campeonato del Mundo de la clase J/70. La inscripción confirmada de alrededor de un centenar de estos monotipos llegados de todo el planeta garantiza



Uno de los Maxis que participó en la pasada edición de la PalmaVela.

un espectáculo de máximo nivel.

Aunque no es novedad, no resulta menos importante la elección del Real Club Náutico de Palma para la disputa de un nuevo mundial de Nautor Swan, cuya vinculación a la entidad ha permitido disfrutar en Mallorca de las competiciones más destacadas de este prestigioso astillero finlandés a lo largo de la última década.

La elección de Palma para la ce-

lebración del campeonato Europa de OK Dinghy, clase de vela ligera impulsada en España por el RCNP, constata el interés que ha suscitado este modelo de embarcación entre los regatistas senior de nuestro país y el deseo de los competidores internacionales por navegar en aguas de Mallorca.

Otra de las grandes novedades de 2024 es la organización de una regata de altura para la clase Mini

Transat, inédita hasta la fecha en el Real Club Náutico de Palma. La travesía Palma-Melilla-Palma vio cómo se agotaban todas sus plazas en apenas una semana. Ya se puede decir de ella que es todo un éxito.

El broche final a la temporada lo pondrá el 72 Trofeo Ciutat de Palma de la clase Optimist, la competición deportiva más antigua de Baleares y una de las citas ineludibles de la vela infantil europea.



REAL CLUB NAUTICO DE PALMA

GRANDES REGATAS INTERNACIONALES

2024

LA LARGA (PALMAVELA OFFSHORE)

26 - 29 ABRIL 44 BARCOS • 8 PAÍSES

52 SUPER SERIES

27 ABRIL - 2 MAYO 10 BARCOS • 16 PAÍSES

PALMAVELA (INSHORE)

1 - 5 MAYO 106 BARCOS • 16 PAÍSES

42 COPA DEL REY MAPFRE

28 JULIO - 3 AGOSTO 110 BARCOS • 20 PAÍSES

J/70 WORLD CHAMPIONSHIP

14 - 21 SEPTIEMBRE 100 BARCOS • 20 PAÍSES

SWAN O. D. WORLD CHAMPIONSHIP

23 - 27 OCTUBRE 80 BARCOS • 15 PAÍSES

OK DINGHY EUROPEAN CHAMPIONSHIP

1 - 3 NOVIEMBRE 80 BARCOS • 10 PAÍSES

REGATA MINI 6.50 (PALMA MELILLA)

6 - 20 NOVIEMBRE 60 BARCOS • 13 PAÍSES

73 TROFEO CIUTAT DE PALMA

4 - 8 DICIEMBRE 400 BARCOS • 20 PAÍSES

+ INFO rcnp.es

[@rcnpalma](#)

#compromisoRCNP



**PALMA
A PUNT!**

PLAN DE CHOQUE PARA LA **PUESTA A PUNTO DE PALMA**

REFORZAMOS TODOS LOS OPERATIVOS

- Eliminación de pintadas vandálicas y tags
- Limpieza de puntos conflictivos
- Desbroce de hierbajos
- Barrido y baldeo
- Recogida de trastos
- Control de tráfico
- Control de ruidos
- Mantenimiento de contenedores
- Mantenimiento de papeleras
- Mejora de la señalización vertical y horizontal
- Control de patinetes
- Control de plagas
- Mejora del alumbrado
- Acondicionamiento de aceras y calles

COPA AMÉRICA

El equipo español se cierra con cuatro mallorquines

Albert Torres y Conrad Konitzer se suman a la escuadra juvenil

JULIO GONZÁLEZ PALMA

Albert Torres, Neus Ballester y Conrad Konitzer participarán en la tercera edición de la Copa América juvenil, la Youth America's Cup. Estos regatistas se sumarán a Paula Barceló, que formará parte del equipo femenino y así serán cuatro los deportistas de Baleares que estarán presentes en la competición de vela más antigua del mundo.

El Sail Team BCN presentó el 11 de abril a los miembros de la tripulación que competirá en la próxima Copa América, en la categoría de jóvenes de entre 18 y 26 años. El equipo juvenil que representará a España lo completarán Marcos Fernández, Martín Wizner, Nico Martín, Jaime Framis y Antonio Torrado.

Aunque la Copa América es el torneo más antiguo del mundo del deporte, celebrado por primera vez en 1851, la categoría juvenil cumple tan solo su tercera edición, tras las de 2013 y 2017. Competirán en Barcelona, del 17 al 26 de septiembre, un total de doce equipos, los seis que disputan la Copa América de Vela (Nueva Zelanda, Gran Bretaña, Estados Unidos, Italia, Suiza y Francia), y seis adicionales: España, Países Bajos, Canadá, Alemania, Suecia y Australia. La tripulación juvenil española de-



Ésta es la selección española juvenil para la Copa América.

Neus Ballester es la única mujer regatista que forma parte del grupo juvenil

mostró en el acto de presentación del equipo que, a pesar de juventud, tienen las cosas muy claras y la motivación por las nubes.

Albert Torres (1999), regatista del RCN Palma, fue subcampeón del mundo de 420. El mallorquín destacó que se siente «muy feliz, es una oportunidad única, soñábamos con esto desde pequeños. Es una etapa importante hacia lo pro-

fesional, donde queremos llegar».

Conrad Konitzer (2001), adscrito al CN S'Arenal y campeón de Europa de 420, también quiso hacer pública su alegría por «estar en Barcelona y en Sitges, y con muchas ganas de ver qué podemos hacer en la Copa este verano».

Neus Ballester (2003), regatista del CN Sa Ràpita y campeona mundial de 420. Es miembro también del equipo femenino de America's Cup y única mujer regatista que forma parte del grupo juvenil. Ballester destacó que «entre todos hacemos un equipo y creemos que trabajar juntos es la mejor manera para llegar al objetivo y hay que aprender mucho de todos».

CLASE MINI

Bauzà llega a Bahamas tras cruzar el Atlántico

M.P. PALMA

Aina Bauzà, regatista del Club de Vela Puerto de Andratx, llegó el 3 de abril a las 12:49 (hora española) a la isla de San Salvador, en las Bahamas y paró el cronómetro con un registro de 31 días y 34 minutos en su cruce del Atlántico. La mallorquina se convirtió en la primera persona en completar esta travesía entre Cádiz y San Salvador en solitario en un monocasco, la primera mujer en hacerlo y la primera navegante en una embarcación de 21 pies, es decir, de 6.5 metros.

Inicialmente, el objetivo era cubrir las casi 4,000 millas náuticas que separan Cádiz de San Salvador en menos de 21 días, sin embargo, las condiciones meteorológicas adversas retrasaron su llegada. «La meteorología no ha permitido coger la ruta más corta,

he tenido que bajar muy al sur para mantenerme en la zona de vientos favorables y hacer muchas más millas de las previstas», explicó. Finalmente, recorrió unas 4.800 millas en 31 días. Bauzà se enfrentó a una meteorología impredecible a lo largo de la travesía, que combinó frentes fríos, alisios con vientos superiores a los 25 nudos y lluvias con intensidades considerablemente elevadas al aproximarse al Caribe.

Esta travesía fue un desafío personal para Bauzà. «Era la primera vez que estaba tantos días sola a bordo y el primer cruce del Atlántico». La regatista se sorprendió al encontrar una gran cantidad de basura en el océano «Encontré un fluorescente, envases, tuberías. Me daba mucha lástima porque me era imposible recogerlo», señaló.



Aina Bauzà a bordo del 'Redó by Ànima Negra'.



Calle Islas Baleares, 33 | Pol. Son Bugadelles | 07180 Calvià
 Contáctanos para más información
 luis.coll@metropol.es | +34 619 18 95 59 | +34 699 16 43 68

www.metropol.es

Nuevas instalaciones en Mallorca con 2.300 m2 de exposición y pupilaje



METROPOL NÁUTICAS cuenta con más de 50 embarcaciones de ocasión disponibles



RAND



ILCA 4

Gabriela Morell se cuelga el oro europeo en Izola

La regatista del RCN Palma se impone tanto en la categoría absoluta como en la sub 16 en una prueba con 164 rivales

J.L. MIRÓ PALMA

La mallorquina Gabriela Morell (RCN Palma) se proclamó campeona absoluta de Europa de la clase ILCA 4. La competición, que reunió a las 164 mejores regatistas del continente en la localidad eslovena de Izola, se disputó del 5 al 13 de abril y constó de 10 mangas. La vencedora obtuvo 53 puntos, lo que le otorgó una renta de 10 sobre la segunda clasificada, la griega Maria Christina Melaniti. La tercera posición fue para la Magdalena Villalonga (Reial Club Nàutic Port de Pollença).

Gabriela Morell, que también se llevó el título en la categoría sub 16, aseguró que no se esperaba la victoria en la primera gran cita internacional de la temporada, el mejor resultado de su carrera hasta el momento. «He trabajado duro para ganar y me siento muy orgullosa», afirmó en declaraciones recogidas por uno de sus entrenadores tras cruzar la línea de llegada en la rega-

ta final. Quienes sí confiaban en sus posibilidades eran los técnicos del RCN Palma, que hace dos años destacaron las cualidades innatas de Gabriela para la vela y su compromiso en los entrenamientos.

El campeonato de Europa, explicó Morell, fue complicado debido a la inestabilidad meteorológica. El viento varió de intensidad y dirección casi todos los días, lo que obligó a suspender una jornada.



Gabriela Morell junto a sus entrenadores, Antoni Salvà y Marcos Plomer.

EXCURSIONES EN BARCO DESDE EL PUERTO DE SÓLLER A SA CALOBRA Y CALA TUENT

ES NÀUTIC / CN IBIZA

Tres días para mejorar técnica en competición

M.P. PALMA

El Club Nàutic Sant Antoni y el Club Nàutic Ibiza organizaron de forma conjunta entre el 2 y el 4 de abril un clinic deportivo de la clase ILCA, en colaboración con el Club Nàutic Mar Menor de Los Alcázares (Murcia) aprovechando las vacaciones escolares de Semana Santa.

Esta formación teórico-práctica se ha desarrollado en las instalaciones del CN Ibiza, con la participación de los técnicos David Martínez, del CN Mar Menor; Kelo, del CN Ibiza, y Javier Rabelo, de Es Nàutic. En este curso intensivo se han trabajado sobre todo aspectos técnicos relacionados con la conducción, la ejecución de distintas maniobras y la puesta a punto de estas embarcaciones, con el objetivo de mejorar en competición y optimizar el rendimiento en los entrenamientos.



ALQUILER DE LLAÜT
100% ELÉCTRICO

ALQUILER
DE BARCOS
CON O SIN PATRÓN



barcos *azules*

Muelle comercial, S/N Local 2-3,
Port de Sóller. 971 63 01 70
www.barcosazules.com
reservas@barcosazules.com

NACHO BALTASAR / REGATISTA DE IQFOIL EN PARÍS 2024

«No me ha dado tiempo a asimilar lo que he conseguido»

El regatista de Sa Ràpita representará a España en los Juegos con 19 años gracias a una progresión meteórica

ELENA PIPÓ PALMA

La progresión del mallorquín Nacho Baltasar ha sido meteórica. Con 19 años será el representante de España en París 2024 en iQFOiL Masculino, clase en la que hace tan sólo dos años se colgó la medalla de bronce en el mundial juvenil. Reconoce que todavía no se ha hecho a la idea de participar en unos Juegos Olímpicos porque no era algo previsto en su vida. Aún no ha podido asimilar todo lo que ha conseguido en tan poco tiempo.

Pregunta.— ¿Cómo han sido es-

Llegó a la élite en poco más de un año

Nacho Baltasar se convertirá en el primer regatista olímpico del Club Nàutic Sa Ràpita. El mallorquín ha llevado a cabo una impresionante transformación física, de 70 a 89 kilos, para competir al máximo nivel en la clase olímpica iQFOiL. En 2023 se proclamó campeón de Europa sub 21 en Grecia, más adelante siguió brillando en el Test Event de Marsella, donde consiguió el quinto puesto absoluto y rubricó con el undécimo puesto en el Campeonato del Mundo de Clases Olímpicas de La Haya, consiguiendo plaza para España en esta clase. Nacho Baltasar se ha clasificado para todas las finales en las últimas regatas internacionales y la RFEV considera que tiene mucha proyección de mejora y que cuenta con posibilidad de medalla.

tos meses de preparación una vez que conseguiste la clasificación de España en iQFOiL?

Respuesta.— Esta temporada ha empezado totalmente enfocada a los Juegos Olímpicos, por lo que estamos empleando las regatas previas, como el Trofeo Princesa Sofía, como prueba de cara a París, tanto en lo que se refiere a material y equipamiento como en la estrategia de regata. Estos meses hemos ido a afinar, a mejorar estos toques que me faltan para estar delante. Hemos probado todo lo que teníamos que probar y hemos fallado todo lo que teníamos que fallar para llegar al cien por cien y no encontramos con sorpresas.

P.— Canarias ha sido el lugar escogido por muchos equipos para su preparación olímpica.

R.— Sí, empezamos a entrenar en Lanzarote, donde se estableció la base. Es un sitio que me gusta mucho porque hace viento todos los días, buen tiempo y también podemos desconectar. Al final te pasas todo el día viajando: un día estás en Marsella, otro en Grecia y cuando regresas no tienes nada. En cambio, al tener la base en Lanzarote, hemos podido hacer amigos, compartir tiempo y descansar.

P.— ¿Cómo has vivido el Trofeo Princesa Sofía de este año, en el que te has clasificado en séptima posición?

R.— Mis entrenadores y yo no mirábamos los resultados al final de cada jornada porque el objetivo que nos marcamos a principio de temporada fue conseguir la selección de España en iQFOiL para los Juegos. Este Sofía daba igual si iba bien o no, lo importante era hacer el máximo número de pruebas y experimentar, además de pulir pequeños fallos.



SAILING ENERGY

P.— ¿Qué supone para ti ir a los Juegos Olímpicos?

R.— Ahora mismo lo es todo. Todavía no lo he asimilado porque no sé cómo será ni me lo puedo imaginar. Al final no es algo que yo tuviera presente en mi vida hasta ahora, nunca lo había vivido ni por parte de la familia ni de amigos. Así que sólo miro hacia adelante. Todavía no me he parado a pensar todo lo que he conseguido.

P.— ¿Cómo es el día a día en la vida de un olímpico?

R.— Pura rutina porque permite conseguir una motivación muy estable. Empezamos el día desayunando muy fuerte. Como mucho porque gasto mucho, luego vamos al agua o al gimnasio para preparar la fuerza. En estas sesiones

«Hemos trabajado mucho en gimnasio. No sé si es más duro ganar o perder peso. Ambos procesos son complicados»

acabamos agotados. Llega la hora de la comida y descansamos. Respetamos mucho la recuperación para que las horas de entrenamiento queden distanciadas. Luego, regresamos al agua otras dos horas para entrenar. Al final de la jornada, preparamos el material de la jornada siguiente.

P.— En la clase iQFOiL el peso es

determinante. ¿Cómo has llevado el proceso de ganar kilos?

R.— Ha sido progresivo. Hemos cambiado los entrenamientos porque venía de una clase muy ligera. Hemos tenido que trabajar mucho en el gimnasio, desarrollar la hipertrofia muscular. No sé si es más duro ganar o perder peso, pero ambos procesos son complicados.

P.— ¿Cuáles son tus referentes?

R.— Tengo muchos. Por ejemplo, Iliá Topuria, aunque admiro a todos los deportistas en general por el enorme sacrificio que hacen en sus vidas. También admiro a mis padres, y a mis contrincantes porque me gusta aprender de ellos, al igual que a mis compañeros del equipo olímpico español, porque me aportan mucho.

PAULA BARCELÓ / REGATISTA DE 49ER FX EN PARÍS 2024 Y DEL TEAM BCN EN LA COPA AMÉRICA



«El gran objetivo del año son los Juegos»

La representante del Club Nàutic S'Arenal afronta su nueva participación olímpica con el sueño de colgarse un metal

JULIO GONZÁLEZ PALMA

Paula Barceló competirá junto a Tamara Echevoyen por las medallas en París 2024 en la clase 49er FX. Para la mallorquina, la competición que se disputará en aguas de Marsella será su segunda presencia en unos Juegos Olímpicos. Su objetivo es mejorar el diploma

que obtuvieron ambas Tokio 2020, donde finalizaron en la cuarta posición.

Pregunta.— Estamos a poco más de tres meses de que empiece París 2024 y supongo que ya no piensas en otra cosa.

Respuesta.— Sí, el objetivo desde principio de esta temporada

eran los Juegos Olímpicos y todo lo que hagamos hasta entonces supone una preparación. Después del Trofeo Princesa Sofía en Mallorca (Paula Barceló no pudo participar por una lesión de su compañera Tamara Echevoyen) iremos a la Semana Olímpica Francesa, que se disputará en Hyeres.

«Los Juegos son muy especiales por la presión mediática, algo que no se puede entrenar y que hay que saber gestionar»

Ya es la recta final y estamos afinando pequeños detalles.

P.— Este año ya se ha disputado el Mundial de 49er FX. ¿Qué balance haces?

R.— El sexto puesto que conseguimos no es mal resultado, pero no te voy a engañar porque íbamos con una ambición mayor y buscábamos sacar una medalla. En la carrera deportiva hay muchas piedras en el camino y lo más importante es analizar bien qué nos ha alejado de esos puestos de cabeza y trabajar para en el siguiente campeonato estar un poco más cerca.

P.— ¿Pueden ser más sencillos para vosotras los Juegos que el Mundial?

R.— Los Juegos son una competición muy especial. En vela solo puede ir un representante por cada uno de los países clasificados, por lo que el número de competidores es inferior. También hay otros factores que hacen que sea diferente al resto, principalmente el tema de la presión. Nosotras no estamos acostumbradas a que haya tantos espectadores o que haya presión mediática. De repente llegas a los Juegos y todos los focos están puestos en ti. Eso es algo que solo se vive en las Olimpiadas, no se puede entrenar previamente y que hay que saber gestionar.

P.— Conoces el campo de regatas de Marsella.

R.— Estuvimos el verano pasado allí. Es algo que suele hacer el equipo español porque dependemos mucho de las condiciones meteorológicas y hay que conocer bien el campo de regatas. En mayo tenemos previsto volver y pasar una buena temporada allí entrenando, después volveremos unos días a casa para relajarnos y desconectar y de nuevo regresaremos a Francia y ya nos quedaremos hasta que empiecen los Juegos.

P.— Justo después de los Juegos, participarás con el equipo español femenino en la Copa América, ¿cómo lo afrontas?

R.— Ha sido un proceso de selección muy largo y con muchas can-

didatas y estoy muy orgullosa de haber sido elegida. Con la preparación olímpica, la Copa América y mi carrera de medicina al final tengo un calendario muy exigente. Hay veces que me entra un poco el agobio, pero estoy segura de que con un poco de organización podré compaginarlo todo.

P.— En el equipo de Copa América también estará Tamara Echevoyen, tu compañera en París 2024, ¿eso lo hace más fácil?

R.— Sí, desde el principio tuvimos claro las dos que si lo hacíamos iba a ser de manera conjunta porque pensamos que era lo mejor. El hecho de vivir experiencias juntas y adquirir conocimientos te hace mejorar como equipo. También ayuda a la hora de compaginar el calendario.

P.— ¿Cómo están planificados los entrenamientos de Copa América?

R.— De los 12 equipos que participamos solo seis tienen barco y, además, no lo pueden usar a tiempo completo porque lo comparten con el equipo masculino. Nosotras aún no tenemos barco y usamos un simulador en tierra que tiene la misma configuración del barco y eso nos permite automatizar los movimientos y conocer cómo responde.

Un palmarés que invita al optimismo

La regatista del Club Nàutic s'Arenal Paula Barceló, que inauguró el premio Timón de Vela de Gaceta Náutica en el año 2016, repetirá experiencia olímpica junto a Tamara Echevoyen en 49er FX tras haberse convertido también en la tripulación de referencia de nuestro país en esta clase. Estuvieron a un paso de conseguir medalla olímpica en Japón, pues se quedaron con el frustrante cuarto puesto, pero están dispuestas a saldar esa deuda en París. El palmarés de la mallorquina en esta categoría olímpica es toda una garantía, pues se ha colgado dos medallas en el Campeonato Mundial de 49er FX, oro en 2020 y bronce en 2022, y también una medalla de bronce en el Campeonato de Europa que se disputó el año pasado en aguas de Vila-moura (Portugal).

VELA OLÍMPICA

El Sofía generó un impacto económico de siete millones

El gran evento resulta clave para la desestacionalización

MALLORCA PRESS PALMA

El 53 Trofeo Princesa Sofía Mallorca by Iberostar contribuyó a generar una ocupación cercana al 70% en los hoteles de la Playa de Palma durante el mes de marzo, según datos de la Asociación Hoteleros Playa de Palma. Participantes de 76 nacionalidades marcaron un nuevo hito en la expansión internacional del evento y en la promo-

ción de la isla. La gran competición mallorquina de vela olímpica atrajo a Mallorca a alrededor de 2.500 personas entre regatistas, técnicos, periodistas y personal de la organización. Aunque el evento tuvo lugar del 29 de marzo al 6 de abril, gran parte de los equipos participantes se desplazaron a la isla a lo largo de las semanas previas, generando así un considerable au-

mento de la ocupación hotelera durante el mes de marzo, previo al inicio de la temporada turística.

La organización del Princesa Sofía estima un impacto de alrededor de siete millones de euros, cifra que engloba el desembolso en alojamiento, dietas, inscripciones y traslados de todos los participantes. No es de extrañar que las instituciones baleares apoyen la regata, como



Los regatistas entran al agua junto al CN S'Arenal. / SAILING ENERGY

explicó en la presentación del evento el conseller de Turismo, del Consell de Mallorca, José Marcial Rodríguez: «Apoyamos esa capaci-

dad que este tipo de eventos nos da para convertir la actividad turística de esta isla en parte de la solución y no en parte del problema».

Un futuro más verde e inteligente en la recogida de aguas residuales

Los sistemas de alcantarillado por vacío son una de las opciones más eficientes para su uso en marinas y puertos de cualquier tamaño. El sistema Flovac es capaz de capturar tanto aguas residuales como aguas de sentina de los barcos y de todas las instalaciones que rodean el complejo del puerto deportivo.

Sus ventajas:

- No requiere energía eléctrica en el muelle
- Cuenta con la certificación MARPOL
- Ausencia de riesgos de contaminación del agua
- Adecuado para barcos y muelles de cualquier tamaño
- Discretas tuberías de pequeño diámetro
- Facilidad de instalación
- Eliminación del mal olor

FLOVAC

www.flovac.es



Dos podios para España

El equipo olímpico español terminó 53 Trofeo Princesa Sofía Mallorca by Iberostar con un buen balance de dos podios: Diego Botín y Florian Trittel se proclamaron ganadores en 49er, mientras que Jordi Xammar y Nora Brugman se colgaron la medalla de plata de 470 Mixto. En la flota local destacó el mallorquín Nacho Baltasar, que se quedó sin posibilidad de disputar las Medal Series por falta de viento. Su séptimo final en iQFOiL Masculino es un gran resultado para este joven regatista. La australiana Breiana Whitehead, vencedora de la categoría de Formula Kite Femenino logró el título absoluto.

as.valuation

especialistas en valoración de activos e inversiones en el sector náutico y marítimo

- Activos tangibles
- Modelos de negocio
- Actividad forense y judicial
- Activos intangibles
- Inversiones y riesgos
- Expertos Independientes

www.e-as.biz

t:00.34.93.566.01.22 / e:contact@e-as.biz

Palma Barcelona Fráncfort Londres Madrid Estocolmo

GARAU INGENIEROS
+ 100 AÑOS DE INGENIERÍA E INNOVACIÓN

Especialistas en ingeniería portuaria

Tramitación de concesiones

www.garauingenieros.es

971 71 20 52

 CÓMO NAVEGAR MÁS FÁCIL


JUAN JOSÉ MERAYO
jmerayo@incidencepalma.com
Móvil: 627 003 185

CUANDO se está pensando en nuevas velas de crucero, afortunadamente, hay una gran variedad que cubre un amplio aspecto de posibilidades. Para tener éxito, hay tres aspectos fundamentales a congeniar con nuestro barco y planes de navegación y son, en líneas generales, performance, durabilidad y costo. Como es lógico aquí, como en otras cosas, se aplica la frase «existe un mundo mejor, pero es carísimo». No tiene sentido invertir en velas de *high standing* que nos obligarán a sacarlas y ponerlas cada navegada o que duren un suspiro, solo para un programa de salida de fin de semana.

La primera y más común opción es el dacrón, poliéster tejido, de corte horizontal. Este es un tejido de fibras rectas y más fuertes en la «trama» a lo ancho de la tela y fibras enrolladas en la «urdimbre» el largo de la tela, por su sencillez y economía de tela es el diseño más popular usado desde los últimos 60 años. Aunque se lo conoce como el dacrón de «toda la vida», esto no es cierto, lenta y progresivamente su tecnología de fabricación ha mejorado considerablemente y ampliado un abanico de diferentes materiales, cubriendo todo tipo de navegación y presupuestos. Las capacidades del poliéster tejido para velas son muchas y buenas: recuperación del estiramiento, resistencia a la abrasión, rayos UV y al flameo, menos crecimiento de hongos, durabilidad, fácil doblado, bajo costo, etc. Aunque el dacrón ha sido reemplazado para muchas aplicaciones en regata y crucero de performance, la mayoría de los barcos con diferencia siguen usando velas de dacrón con cortes horizontales, también los barcos clásicos y algunas clases de regata las siguen usando por lo que justifica conocer todas sus posibilidades. Si se busca algo de más performance las telas laminadas de corte radial al momento eran la siguiente opción, estos materiales son un bocadillo de fibras entre láminas de mular y taffeta brindan una mejor resistencia al estiramiento que las telas tejidas, el diseño radial contribuye a sus capacidades orientando los paños oponiendo el mejor ángulo de la tela con los mayores esfuerzos. Es de destacar

Velas radiales en dacrón, ahora sí son la solución

que la delaminación prematura es cosa de pasado, las laminas actuales brindan buena durabilidad, tal vez su punto flojo es la aparición de hongos en velas que se guardan enrolladas por lo que requieren más atención.

Aunque el dacrón para velas radiales se ha estado usado desde hace tiempo, siempre ha sido para vela ligera o cruceros de menos de

34 pies. Actualmente, se han desarrollado dacrón con fibras orientadas en la urdimbre especial para vela radiales para barcos de mayores esloras esto si es una muy buena novedad. Una vela de paños radiales usa un tejido de fibras rectas en la urdimbre y enrolladas en la trama. La ventaja está en que los paños radiales se pueden orientar siguiendo las curvas

de esfuerzo de la vela, optimizando la resistencia al estiramiento, lo mismo que las laminas. En las velas cross cut la única manera de aumentar la resistencia al estiramiento era hacer una vela más pesada. Esta nueva construcción tiene todas las ventajas del dacrón, más la construcción radial que permite escalonamiento de materiales, resultando una vela más li-



gera y fuerte y además es muy importante menos capacidad para retener hongos, algo típico de los laminas. La solución.

WE CRAFT YOUR REFIT WITH CARE

ASTILLEROS DE MALLORCA

REFIT & REPAIR SHIPYARD

TRIBUNA DE LA MAR

MIGUEL FÉLIX
CHICÓN

Broma (teredo navalis, gusano del mar): molusco lamelibranquio marino con aspecto de gusano... cuyas valvas funcionan como mandíbulas y perforan las maderas sumergidas... RAE.

UNO de los grandes quebraderos de cabeza que tenían no solo los marinos de todas las latitudes, sino los constructores de muelles, diques y cualquier estructura hecha en madera en contacto con la mar, era la proliferación del *teredo navalis*, conocido como broma en España, tal vez como derivación de la palabra griega βρωμα, que quiere decir carcoma. La broma puede destruir grandes construcciones de madera en poco tiempo. De hecho, la especie se registró por primera vez en Europa en los Países Bajos en 1731, tras destruir las puertas de madera de los diques, provocando una terrible inundación. Este hecho cambió la forma de construir los diques, muelles y esclusas en esa zona.

Pero ya era conocida mucho antes. No se sabe a ciencia cierta su origen, pero sí que se propaga con mucha facilidad, atacando las obras vivas de los barcos de madera que surcan las aguas de todos los océanos. De hecho, **Cristóbal Colón** perdió todas las naves en su cuarto viaje carcomidas por este invasor. La nao *Victoria* de **Juan Sebastián Elcano** también completó la primera circunnavegación infestada de broma. El cronista **Gonzalo Fernández de Oviedo** lo sufrió y narró en 1523, cuando iba desde el Puerto de Santa Marta (Colombia) hacia La Española. La embarcación, una carabela de su propiedad «estaba tan comida de la broma», que se encontraba inundada en medio de un mar embravecido, mientras la tripulación trataba de tapar los agujeros con sus camisas.

Parte de la Gran Armada también estaba afectada de la broma, lo que la hizo mucho más vulnerable a las tormentas a las que hubo de enfrentarse. Incluso en tiempos mucho más modernos, a principios del siglo XX, se registró un episodio de *teredo navalis* muy importante en la Bahía de San Francisco. Una gran sequía permitió que el agua salada se adentrara algo más hacia aguas interiores, favoreciendo su proliferación y destruyendo muelles, espigones y

atraques durante más de dos años, causando pérdidas millonarias.

Los barcos construidos en los astilleros de ultramar, que se fabricaban con maderas más duras, eran bastante más resistentes al gusano del mar que los construidos en los astilleros de Europa. Y entre los construidos en Europa, el roble resistía mucho más que el pino, que podía ser devorado en pocas semanas. Pero ¿cómo defenderse de la broma? Ya desde esas épocas se empiezan a dar tratamientos a los

cascos para intentar evitar el ataque de este temido molusco, pero ningún remedio es totalmente eficaz. Podríamos decir que se empiezan a aplicar los primeros «antifoulings», a base de breas, evolucionando después a tratamientos con creosotas, aceite de linaza, vidrio en polvo, compuestos de pinturas con arsénico... Incluso se registra la primera patente en Bruselas, a mediados del siglo XVI, por parte de un grupo de personas lideradas por el dominico fray Vi-

cente **Palentino de Cozurla**. Asimismo se intentan otros métodos, como forrar el casco con planchas de cobre o de plomo.

Sin embargo, y a pesar del daño causado a las construcciones hechas por los hombres, no debemos perder la perspectiva de que estos moluscos contribuyen sobremedida a la preservación del medio ambiente marino, ya que favorecen la degradación de la madera en los océanos, convirtiéndola en biomasa fácilmente digerible por otros organismos, creando refugios para otras especies e incluso sirviendo de alimento para los habitantes de zonas tropicales.

De todas formas, no puedo de-

jar de pensar en la desesperación de esos hombres, luchando para evitar que se hundiese su barco con el caso carcomido por la broma, intentando taponar con sus propias ropas las vías de agua...

“...podridos, carcomidos (...) más acribillados que un panal de abejas. Con tres bombas, ollas y hervidores, y con todas las manos trabajando, no podían contener el agua que venía en la nave, y no había otro remedio para el caos que había causado el gusano (...) mi barco se estaba hundiendo debajo de mí ...” **Cristóbal Colón**, cuarto viaje.



CLUB NÀUTIC CA'N PICAFORT

EL MEJOR SITIO PARA DEPOSITAR
TU REMOLQUE Y EMBARCACION :EL VARADERO
CNCPCAFORT

SERVICIOS

- ✓ RAMPA
- ✓ GRÚAS
- ✓ CÁMARAS
- ✓ SEGURIDAD
- ✓ AGUA
- ✓ ACCESO DIRECTO A LA BAHÍA DE ALCUDIA

SOLICITE PRESUPUESTO DE BONOS
MENSUALES, TRIMESTRALES, SEMESTRALES O ANUALES

☎ 971 85 01 85

✉ administracion@cncanpicafort.com