



Los clubes náuticos de Baleares -y posiblemente los de toda España- se encuentran en una situación muy delicada después de que la Autoridad Portuaria de Baleares (APB) haya decidido obviar el

clamor popular a favor del Marítimo de Mahón y conceder la que hasta ahora era su línea de atraque -vital para su supervivencia como entidad deportiva sin ánimo de lucro- a una empresa privada. Al

Consejo de Administración de la APB no le ha importado poner fin a 80 años de historia y actividad social y deportiva, ni tampoco resolver la concesión de los amarres como si nada hubiese pasado des-

pués de que un medio de comunicación revelara que el ex presidente de los puertos de interés general, Joan Verger, y un funcionario de alto rango negociaron en secreto el concurso del Muelle de Levante.



DIVISIÓN DEL PSOE EN EL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN. Los representantes socialistas del Govern balear (Albert Moragues, vicepresidente del Ejecutivo; Francina Armengol, presidenta del Consell de Mallorca, y el propio Francesc Triay, presidente de la APB) se negaron a declarar desierto el concurso. Los también socialistas Marc Pons, presidente del Consell de Menorca; y Arturo Bagur, ex alcalde de Mahón, apoyaron al Marítimo de Mahón solicitando la nulidad.

La Autoridad Portuaria de Baleares deja sin mar al Marítimo de Mahón

■ El Consejo de Administración otorgó el Muelle de Levante a la empresa Trapsa Yates a pesar de las irregularidades en el concurso ■ Francesc Triay admite que la Administración ha sido «negligente» ■ El director del puerto consiguió que el Marítimo retirara unos pleitos contra las tasas a cambio de una solución pactada con Trapsa que nunca llegó a producirse ■ La decisión echa por tierra los 80 años de historia del club más emblemático de la isla de Menorca

REDACCION ACNB
PALMA

El Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Baleares (APB) privó el pasado 2 de octubre al Club Marítimo de Mahón del acceso al mar que ha disfrutado a lo largo de los últimos 80 años de historia y adjudicó los 150 amarres del Muelle de Levante a la empresa Trapsa Yates, ganadora -como concesionaria o participe de otras sociedades mercantiles- de los principales concursos convocados en los últimos años en los puertos de interés general del Baleares.

La Autoridad Portuaria adoptó esta polémica decisión, considerada por la Asociación de Clubes Náuticos de Baleares (ACNB) como el «mayor atentado contra la náutica deportiva jamás perpetrado en España», soslayando por completo el escándalo público provocado por unas grabaciones en las que Joan Verger, antiguo presidente de este organismo público dependiente del Ministerio de Fomento, se comprometió a otorgar la concesión al Marítimo de Mahón si éste compensaba a Trapsa Yates para que

renunciase. El Club Marítimo, siguiendo instrucciones de Verger, firmó un acuerdo pantalla con una empresa llamada Teinver, propiedad del presidente de la CEOE, Gerardo Díaz, y de Gonzalo Pascual -a la vez dueños de Trapsa- por el que ésta sociedad recibiría tres amarres de 27 metros de eslora a cambio de unos informes inexistentes.

Esta información fue publicada por el periódico *El Mundo / El Día de Baleares*, que asimismo difundió en su página web parte de las grabaciones en las que Verger y el director de la APB, Angel Matías Mateos, pedían al presidente del Marítimo de Mahón, Luis Barca, que no revelara el contenido de la negociación, advirtiéndole de que le tacharían de «mentiroso» si lo hacía (en el caso del ex presidente de la APB) y de que la Comisión Técnica no debía enterarse (en el caso del director).

Todo este cúmulo de irregularidades, no desmentidas y reconocidas en parte por el propio Verger a la emisora *Ona Mallorca* -aunque intentando responsabilizar al Marítimo de Mahón de su actua-

ción-, no fue suficiente para que el Consejo de Administración declarara nulo el concurso. Tampoco importó a la APB, ni a sus técnicos ni a la mayoría de sus representantes políticos, que el proceso llevara más de cuatro años literalmente parado ni que las dos máximas instituciones de Menorca (el Ayuntamiento de Mahón y el Consell Insular) solicitaran que el concurso fuese declarado desierto.

■ **«NEGLIGENCIA».** Francesc Triay, actual presidente socialista de la Autoridad Portuaria, informó a los miembros del Consejo de que la única salida «legal» era conceder el Muelle de Levante a Trapsa Yates, aunque en su comparecencia pública ante los medios de comunicación, inmediatamente posterior al fallo del concurso, admitió sin tapujos que la Administración había sido «negligente» por no resolver antes el proceso y culpó de ello a su predecesor en el cargo, Joan Verger, rechazando cualquier posible responsabilidad del funcionario que aún ejerce la dirección de los puertos de Mahón, Palma, Ibiza, Alcúdia

y La Savina, el ingeniero Angel Matías Mateos.

Triay vio como algo «normal» el que Matías, como también revelan las grabaciones de *El Mundo*, exigiera al Marítimo de Mahón la retirada de unos pleitos por unas tasas como condición para cerrar el acuerdo con Trapsa. «Bueno, lógicamente -afirmó Triay- siempre queremos que nos paguen las tasas que nos deben y, como tenemos muchos recursos, la petición de 'por favor retirad el recurso que total no tenéis ninguna posibilidad de ganar y lo único que hacéis es darnos trabajo y retrasar el pago', pues es una cosa normal».

La ACNB no opina lo mismo y entiende que las palabras del presidente, reconociendo el contenido de la conversación, vienen a corroborar que Matías, máximo responsable técnico del organismo, participó activamente, y no como mero espectador, en la negociación instada por Joan Verger, y que, en consecuencia, la APB debería haber declarado el proceso «nulo de pleno derecho» en lugar de fallarlo como si nada hubiese ocurrido.

Revelación de secretos de un funcionario y «negligencia»

RS.
MADRID

El caso Mahón se resolverá finalmente por la vía judicial, ya que el propio Club Marítimo ha interpuesto un recurso contencioso administrativo en el que solicita la anulación del concurso (que se declare desierto) y, si procede, la convocatoria de uno nuevo. La ACNB se adhiere por completo a esta petición y ya ha anunciado que se personará en las causas que puedan sustanciarse en los tribunales para exigir responsabilidades.

Nada más conocerse el fallo del Consejo de Administración, los clubes náuticos de Baleares emitieron un comunicado en el que manifestaban: «Lo ocurrido hoy en el Consejo de Administración de la APB sienta un precedente gravísimo, por cuanto, bajo el pretexto de una legalidad abstractiva que sólo analiza lo que le conviene, se han pasado por alto las evidentes irregularidades y supuestas ilegalidades perpetradas a lo largo de un proceso en el que el Club Marítimo de Mahón ha sido engañado y manipulado».

La nota remarcaba que Francesc Triay había censurado la actuación de su predecesor, admitiendo la negligencia y «dando la razón a quienes hemos solicitado la nulidad de pleno derecho del procedimiento administrativo».

A continuación los clubes se preguntaban: «Si hubo negligencia, si se revelaron actuaciones secretas, si se instó desde la Administración a una de las partes a retirar unos pleitos para hacer efectivo un acuerdo al margen de la Comisión Técnica, ¿por qué ha resuelto la APB el concurso como si nada hubiese pasado? ¿Esa es la legalidad que afirma defender la APB?».

La noticia de la adjudicación del Muelle de Levante a Trapsa, aunque en cierto modo esperada, cayó como un verdadero jarro de agua fría en el Club Marítimo. Su gerente, Ignacio Marra, declaró a la agencia EFE que la resolución de la APB «atenta contra el interés general de los ciudadanos de Mahón».

CASO MAHÓN | Las consecuencias del concurso



Imagen de la última edición de la Regata Menorca Sant Joan, una de las pruebas de altura más relevantes de España y que ahora está en el aire. / MALLORCA PRESS

¿Qué hay de los barcos pequeños?

■ El nuevo concesionario deberá incumplir las condiciones de su proyecto «ganador» si quiere recolocar a los 70 amarristas de base con barcos de menos de diez metros ■ La APB dio 15 días al Marítimo para abandonar el Muelle de Levante a pesar de que ha pagado la ocupación hasta final de año y el proyecto se encontraba en exposición pública ■ La asamblea de la ACNB reclama a Fomento que investigue la concentración empresarial en los puertos de Baleares

REDACCIÓN ACNB
PALMA

La adjudicación del Muelle de Levante del Puerto de Mahón a la sociedad Trapsa Yates supondrá la pérdida de todos los amarres de menos de 10 metros que actualmente oferta el Marítimo de Mahón, según consta en el proyecto presentado por esta empresa, el cual se encontraba en período de exposición pública al cierre de esta edición de Club de Noticias.

Tal y como ya advirtió en su día la Asociación de Clubes Náuticos de Baleares (ACNB), la concesión del Muelle a Trapsa Yates afecta directamente a la línea de flotación de la náutica deportiva social balear, al impedir el acceso al mar a los propietarios de embarcaciones menores.

La ACNB quiere recordar, en este sentido, que la APB no oferta amarres de gestión directa de más de 8 metros en el puerto de Palma, para, según palabras del propio Francesc Triay, «defender la náutica social». Ya vemos que, de acuerdo con sus propias tesis, a la APB no le ha interesado lo más mínimo promover este concepto en el caso del Marítimo de Mahón. De momento, unos 70 usuarios de base, con barcos menores de 10 metros (llaüts,

veleros de pequeña eslora y lanchas), se quedarán sin amarre, salvo que el concesionario decida -como han asegurado sus responsables en diversos medios de comunicación- no cumplir las condiciones de su propio proyecto en lo que concierne a la distribución de las esloras. En este caso se produciría una circunstancia ciertamente llamativa: el ganador de un concurso no pondría en práctica las condiciones comprometidas a las primeras de cambio para aplicar la política desarrollada por el antiguo adjudicatario durante décadas.

► **DESALOJO URGENTE.** La APB, por medio de su director y ya sin la intervención del Consejo, se propuso a mediados de mes desalojar por la vía urgente al Marítimo de Mahón. Para ello se acogió a una cláusula del contrato de Ocupación Temporal firmado con el club, la cual establecía un plazo de 15 días para abandonar las instalaciones desde el momento de la notificación del resultado del concurso. Lo que no tuvo en cuenta la Autoridad Portuaria fue que el Marítimo ya había abonado la factura por esa autorización del uso del Muelle hasta el 31 de diciembre.

Los responsables del club, con su

DISTRIBUCIÓN DE PUESTOS DE AMARRE					
TIPO	DIMENSIONES MÁXIMAS	UNIDADES	SUPERFICIES ESPEJO DE AGUA	METROS LINEALES DE ATRÁQUE	Nº DE IDENTIFICACIÓN DEL PUESTO
A	10,00 x 3,70	29	1.073,00	107,30	(11-19) (120) (128-136)
B	12,00 x 4,30	16	825,60	88,80	(20-35)
C	15,00 x 5,00	30	2.250,00	150,00	(38-65)
D	16,00 x 5,00	19	1.520,00	95,00	(100-111) (121-127)
E	18,00 x 5,50	38	3.762,00	209,00	(88-99) (112-115)
F	20,00 x 6,00	4	480,00	24,00	(116-119)
G	28,00 x 8,00	11	2.464,00	88,00	(145-155)
H	30,00 x 7,50	3	675,00	22,50	(137-139)
I	30,00 x 8,00	5	1.200,00	40,00	(140-144)
TOTALES		155	14.249,60	804,60	

El documento de distribución de esloras de Trapsa no ofrece lugar a dudas.

► **Los llaüts, los veleros pequeños y las lanchas no tienen cabida en el proyecto de Trapsa. Nadie en el Consejo levantó la voz contra esta cláusula del ganador**

presidente, Luis Barca, a la cabeza, se preguntaron a qué venía tanta prisa por echarles después de cinco años de proceso administrativo y atribuyeron la urgencia a una acción personal del director de la APB a

través de una carta publicada en todos los medios de comunicación de Menorca bajo el título: «Ángel Matías en estado puro». En la misiva, Luis Barca Mir denunciaba que la Autoridad Portuaria tenía por

APOYOS

La APB desoye el clamor de la sociedad civil menorquina

El Club Marítimo de Mahón no ha estado solo en su batalla contra la Autoridad Portuaria. Muchas han sido las instituciones, entidades y organismos que han apoyado las reivindicaciones del club a lo largo de los últimos años. Las más sonadas han sido, tal vez, las del Ayuntamiento de Mahón y el Consell Insular de Menorca. Pero el Marítimo no sólo ha estado apoyado por instituciones públicas, si no que ha contado con el respaldo de los agentes sociales encabezados por la Federación de la Pequeña y Mediana Empresa de Menorca, la Cámara de Comercio de Menorca, el Fomento del Turismo de Menorca, los sindicatos UGT-Menorca y CCOO, y la formación política Els Verds de Menorca. Desde el mundo deportivo, el club también contó con el aliento de la Federación Balear de Vela, la Real Asociación nacional de Cruceros (RANC) y el Comité Internacional del Mediterráneo (CIM). Asimismo, también recibió el apoyo del resto de clubes náuticos a través de la Asociación de Clubes Náuticos de Baleares, la Asociación Española de Clubes Náuticos, la Confederación de Asociaciones de Clubes Náuticos y la Asociación ADN de Navegantes.

costumbre no contestar las comunicaciones escritas del Club Marítimo, y en particular una referente a la reforma de la gasolinera con el fin de mejorar el servicio a los usuarios del Puerto de Mahón.

La ACNB, reunida en una asamblea extraordinaria para tratar el caso Mahón, lamentó también las reformas de la Administración en el relevo y recordó que el concurso se hallaba en fase de exposición pública y en manos de los tribunales de justicia, por lo que, al margen de consideraciones legales, era de esperar una «mayor cautela» por parte de la APB.

En el transcurso de esta reunión, celebrada en el Club Marítim des Molinar de Llevant -decano de los clubes baleares-, los 23 miembros de la ACNB ratificaron punto por punto el manifiesto de apoyo al Club Marítimo, en el cual se exigía que se investigue si existió alguna relación entre el concurso de Mahón y la concesión de otros puertos de Baleares dependientes de la Autoridad Portuaria. En este sentido, los náuticos reclamaron al Ministerio de Fomento que, cuando menos, se interese por la concentración en torno a un mismo grupo empresarial que se está produciendo en el archipiélago.

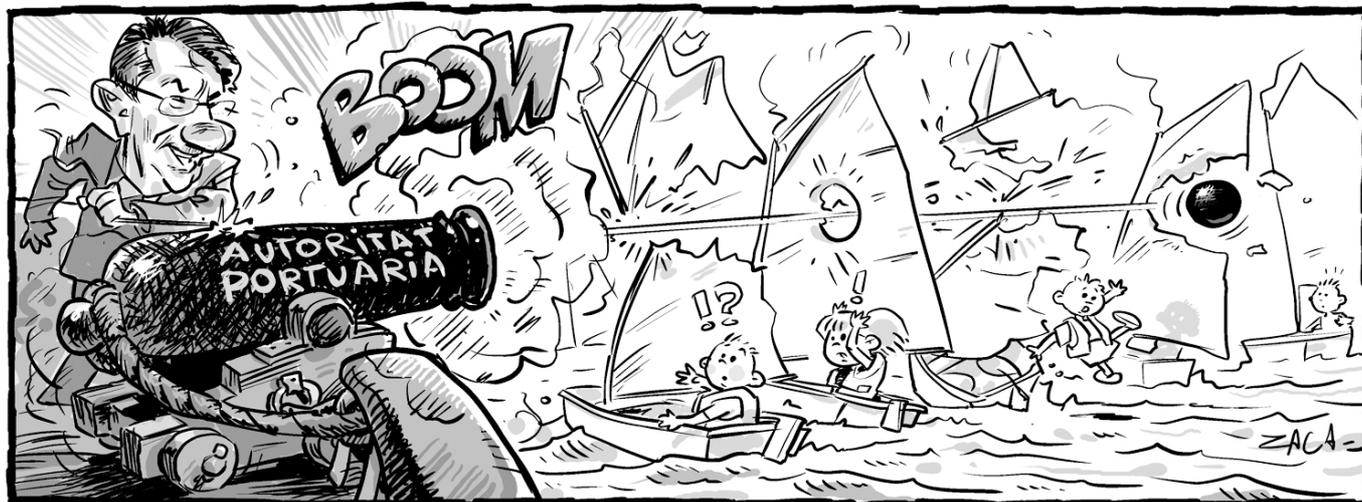
CASO MAHÓN | CARTA DEL PRESIDENTE DE LA ACNB

Los clubes náuticos de España han sufrido en Mahón «el mayor ataque de su historia». Así lo ve, al menos, el presidente de la Asociación de Clubes Náuticos de Baleares (ACNB), Miquel Suñer, que en

este artículo advierte del peligro de desaparición que corre la náutica social y la cultura marinera propia de las Islas Baleares. Suñer asegura que algunas personas de la Autoridad Portuaria se han

propuesto que el mar sea «para unos pocos», soslayando la importante función social que realizan los clubes náuticos, cuya labor pionera ha propiciado el desarrollo de la náutica recreativa en España.

También advierte al Ministerio de Fomento que no puede seguir dando la espalda a la «evidente concentración empresarial» que se está produciendo en los puertos de la APB en Baleares.



El humorista gráfico Zaca interpretó de esta manera tan elocuente en el 'Diario de Menorca' la resolución de la Autoridad Portuaria de Baleares. / CEDIDA POR ZACA

Cañonazo contra la náutica deportiva

Por MIQUEL SUÑER

Apreciado socio:

La Autoridad Portuaria de Baleares decidió el pasado 2 de octubre retirar la concesión de sus amarres al Club Marítimo de Mahón después de un proceso cargado de negligencias y retrasos no justificados. Se trata de un caso tristemente pionero en España, el cual, tal y como apuntó en su última reunión la Confederación Española de Asociaciones de Clubes Náuticos (CEACNA), sienta un «gravísimo precedente» contra la náutica social de nuestro país.

El Ministerio de Fomento pretende implantar en España, con la colaboración de algunas de sus Autoridades Portuarias insensibles al interés común, un modelo de gestión portuaria basado en criterios estrictamente económicos y especulativos. Los clubes náuticos situados en los llamados puertos de interés general, que en Baleares son los de Palma, Mahón, Alcúdia, Ibiza y Fomentera, se encuentran indefensos ante esta situación, ya que no están en condiciones de competir contra los grandes grupos financieros que, agotadas otras vías de negocio, han optado por desembarcar en el negocio portuario.

El lamentable concurso de Mahón ha sentado las bases de una estrategia que busca convertir los clubes náuticos tradicionales en puertos elitistas para grandes esloras y cuya consecuencia será, si no conseguimos evitarlo, el cierre del acceso al mar a los ciudadanos de Baleares, la desaparición paulatina de las pequeñas embarcaciones de base y el final de las escuelas de

vela en las que se han formado desde niños los mejores regatistas de este país. No es una frase hecha, sino una tozuda realidad, que algunos representantes políticos, y en particular varios funcionarios de la Autoridad Portuaria de Baleares, se han empeñado en que el mar sea sólo para unos pocos.

La Asociación de Clubes Náuticos de Baleares (ACNB), en representación de todas las familias asociadas a sus 23 entidades sin ánimo de lucro, entiende que ha llegado el momento de reivindicar de forma elocuente ante la opinión pública la labor social que los clubes venimos desempeñando desde los albores de la náutica recreativa, así como de exigir a las instituciones autonómicas y nacionales el reconocimiento claro de esta función. Si permitimos que nos arrebatan los amarres que gestionamos, como ha ocurrido de momento con el Club Marítimo de Mahón, estaremos contribuyendo a nuestra propia extinción y a la desaparición de la cultura marinera de nuestras islas.

El injusto desalojo del Marítimo de Mahón debe hacernos tomar conciencia de un problema grave y terminal que hay que afrontar con calma y serenidad, pero con contundencia, avalados por nuestro potencial representativo (15.000 socios y más de 500 trabajadores), que es, sin ningún género de dudas, el más importante del sector náutico de Baleares.

La Junta Directiva de la ACNB ha decidido, por todas las razones anteriores, prestar su apoyo al socio



Equipo de Optimist del Club Marítimo Mahón. / CMM

CONSECUENCIAS

El caso Mahón ha sentado las bases de una estrategia que busca convertir los clubes náuticos en puertos elitistas para grandes esloras. Este modelo supondría cerrar el acceso al mar a los ciudadanos de Baleares, provocaría la desaparición de las pequeñas embarcaciones de base y terminaría con las escuelas de vela en las que se han formado desde niños los mejores regatistas de españoles.

► El Ministerio de Fomento no ha hecho nada, hasta el momento, por frenar la concentración empresarial en los puertos de la APB en Baleares

► Si permitimos que nos arrebatan los amarres que gestionamos, estaremos propiciando nuestra extinción y la de la cultura marinera de nuestras Islas

modelo de gestión de dudosa sostenibilidad, sino también a los intereses particulares de un determinado grupo financiero. El Ministerio de Fomento no ha hecho nada, hasta el momento, por frenar la concentración empresarial en los puertos de Baleares. Tras el escándalo del Marítimo de Mahón ha llegado el momento de exigir al Gobierno que tome cartas en el asunto e investigue si ha existido relación entre el proceso de adjudicación de los amarres del Muelle de Levante y otras concesiones millonarias, según apuntan informaciones periodísticas que no han sido desmentidas.

Espero que, con la ayuda de todos nuestros socios y de los representantes públicos que nos han prestado su soporte en estos últimos meses, podamos detener la escalada especulativa que amenaza la supervivencia de los clubes náuticos.

Club Marítimo de Mahón en su intento por que los tribunales restablezcan el orden y declaren la nulidad del concurso del Muelle de Levante. En este sentido, no descartamos personarnos en las causas judiciales, con independencia de su

naturaleza jurídica administrativa o penal, que pudieran derivarse del irregular proceso de adjudicación de los amarres.

En nuestra opinión, la política de concesiones de la Autoridad Portuaria no beneficia tan sólo a un

