

Dossier sobre Ceuta

FRONTERA, una visión a través del tiempo (1997-2019)



Contiene artículos recopilados sobre el tema desde los libros *"Ceuta, problemas y soluciones"*, *"Ceuta en su laberinto"*, *"Predicando en el desierto"*, *"Ceuta, ciudad sin rumbo"* y *"Ceuta, ciudad olvidada"* de José María Campos.

INDICE

Pág

Aduaneros sin aduana.....	3
El síndrome fronterizo.....	4
Aclaración previa	6
El ejército en la frontera.....	8
De aduanas y polígonos	10
La aduana está de moda	12
Informe sobre la Aduana comercia	15
Ciudadanos de tercera	21
Importando legalmente un diccionario	23
La frontera ignorada	27
Lo de siempre	29
Reflexiones sobre la frontera	30
Refrito transfronterizo	35
1+1+1	40
La ciudad de los cinco controles	42
De la frontera y los empresarios.....	46
Los americanos opinan sobre Ceuta	49
Economía y seguridad	52
La basura y la frontera	56
La venda en los ojos	58
La frontera con Marruecos orígenes de un problema	62
Kafka en Ceuta.....	70
Las relaciones fronterizas	72
Opiniones sobre el caos fronterizo	77

Aduaneros sin aduana

Cuando se explica en Madrid o Bruselas que para hacer una exportación en toda regla de Ceuta a Casablanca hay que enviar la mercancía a Algeciras, de allí a Tánger y después a su destino, siempre se muestran incrédulos. No obstante, al añadir que igualmente ocurre cuando un empresario de Ceuta desea importar legalmente en esta ciudad un camión de tomates, el interlocutor foráneo se queda estupefacto.

Y ésta es la realidad. Marruecos impide que entren mercancías de Ceuta si no es de forma irregular por sus propios ciudadanos. Y, paralelamente, pierde cada año cientos de millones en divisas por no poder realizar ventas regulares y en cantidad a Ceuta. El puesto fronterizo marroquí de Bab-Sebta se ha convertido así en un paso de personas hacia o desde Ceuta que teóricamente se mueven sin ningún motivo. Y los aduaneros que controlan ese tráfico no tienen aduana.

En los tiempos en que desaparecen los controles y el comercio derriba barreras, no parece lógico mantener un «status» como el descrito, renunciando a controlar las importaciones y a convertirse en el suministrador casi exclusivo de Ceuta. La explicación política de la reivindicación territorial no parece ser suficiente. España también reivindica Gibraltar y la aduana española funciona para facilitar las transacciones puramente comerciales.

Esta situación de hecho puede también servir para que muchos comprendan que técnicamente existe contrabando cuando pudiendo pagar aranceles, estos dejan de satisfacerse. Sin embargo, cuando no hay posibilidad de abonarlos, resulta imposible evitar las transacciones comerciales y las relaciones humanas a ambos lados de cualquier frontera.

Aparte de esto, no parece lógico que España y la Unión Europea permitan que un país como Marruecos que recibe importantes ayudas en ecus, vete en la práctica un puerto comunitario e impida el libre tránsito de mercancías que es uno de los pilares del Tratado de Roma.

Aunque las relaciones fronterizas de Ceuta con Marruecos son excelentes, falta ese tráfico aduanero que ya existe en Melilla y que aportaría divisas a nuestros vecinos del sur, regularizando de paso las relaciones comerciales de que tanto se quejan las autoridades marroquíes.

10 de Enero de 1995.

El síndrome fronterizo

Adolfo Hernández Lafuente, autor del libro «Estatutos de Autonomía para Ceuta y Melilla» afirma en varios pasajes de su obra que los ceutíes padecemos un «síndrome fronterizo», entendido, al parecer, como un conjunto de actuaciones ciudadanas condicionadas por la existencia de frontera con un país que reivindica la soberanía de la ciudad de Ceuta. Sin embargo, no cabe duda que ese síndrome que nos atribuye el citado autor no es en absoluto ilusorio porque la frontera existe y condiciona cada día más la vida de esta pequeña ciudad norte-africana.

Ceuta, que tenía vida propia gracias a los numerosos barcos que tocaban su puerto, a una pujante industria conservera, al abastecimiento de buques y pesqueros, a los turistas peninsulares y a un comercio variado, ha visto como todas sus fuentes regulares de vida terminaban por la desidia de unos, la codicia por los beneficios del tráfico del Estrecho y la insistente preocupación de algunos políticos nacionales y locales por practicar en Ceuta una miope política de parcheos.

La eliminación de las fuentes habituales de riqueza ha llevado inexorablemente a la ciudad hacia una dependencia cada vez mayor del comercio con Marruecos, pero no entendido como atención a clientes particulares que visitan Ceuta en su coche para comprar, sino como ventas a porteadores marroquíes que, posteriormente, introducen las mercancías en ese país. Y es preciso añadir que fueron los ceutíes los que no valoraron suficientemente aquel turismo regular marroquí y aún seguimos sin tenerlo en cuenta. Buena prueba de ello es que las campañas publicitarias de promoción turística de Ceuta nunca se enfocan hacia el sur y seguimos insistiendo en atraer visitantes peninsulares que deben pagar casi 6.000 pesetas por persona, simplemente para visitar una ciudad que no ofrece tan siquiera un circuito turístico organizado. Por tanto, de Marruecos sólo se pretende atraer a esos porteadores que, posteriormente, introducen en aquel país las más variadas mercancías. Se trata la mayoría de las veces de personas modestas que obtienen un pequeño jornal por su arriesgado trabajo.

No obstante, es preciso reconocer que Marruecos recibe importantes cantidades de mercancía de contrabando y no sólo desde Ceuta y Melilla, sino a través de sus puertos, desde Argelia y por otros muchos conductos. Quien siga la prensa marroquí estará comprobando la serie de procesos judiciales abiertos por asuntos tan variados como los automóviles, las importaciones e incluso los borregos que atraviesan 800 kilómetros desde Argelia hasta Settat.

Y Marruecos tiene el derecho a hacer su campaña contra este tráfico ilícito («el contrabando os roba el trabajo», «el contrabando os roba la salud», etc.) porque la propia industria nacional se queja amargamente y las inversiones internacionales desisten de apostar por un país que no garantiza el control de sus fronteras.

Pero en el caso de Ceuta hay que citar varias circunstancias que deben ser tenidas en cuenta. La primera es que la zona norte marroquí no tiene muchas

alternativas de empleo y ese comercio fronterizo irregular proporciona un medio de vida a bastantes familias modestas que no disponen de otras oportunidades. Por otra parte, Marruecos propicia estas actuaciones irregulares con otra situación irregular a su vez, al no disponer de una aduana donde los que deseen pasar mercancías puedan pagar aranceles y todos los derechos de entrada. Pretender que los productos viajen de Ceuta a Marruecos, o al revés, a través de Algeciras es una misión no sólo imposible sino absurda.

Es imprescindible que tanto Marruecos como España conozcan con detalle lo que ambos países pueden obtener o perder de una regularización aduanera en el Tarajal-Bab-Sebta. Marruecos podrá poner sobre la mesa su costo político al establecer una aduana con un territorio que reivindica. Pero en realidad, España la tiene con Gibraltar sin renunciar a sus reclamaciones de soberanía sobre la Roca. Igualmente, el puerto de Tánger podría verse afectado y algunos capítulos más de la economía marroquí.

Sin embargo, todo esto podría ser compensado con un reparto de beneficios a uno y otro lado de la frontera. Siguiendo la política comunitaria de potenciar las relaciones transfronterizas, habría que crear sociedades mixtas para que los beneficios que pudieran generarse fueran repartidos equitativamente entre Marruecos y España, sobre todo contando con que una ciudad como Ceuta se convertiría en un cliente seguro para todo tipo de productos marroquíes invirtiendo en parte la tendencia actual.

Las conclusiones

Resulta evidente que es preciso cambiar el enfoque de nuestra economía. Las actuales limitaciones fronterizas impuestas por Marruecos deben hacernos pensar. Es necesario relanzar un diálogo norte-sur entre nuestras autoridades locales y las marroquíes de Tetuán para limar asperezas y sentar las bases de un diálogo más profundo.

Los políticos y los ciudadanos de Ceuta debemos mirar más lejos que la simple conservación de un presente miserable que depende de las compañías marítimas que nos tratan como a una república bananera, de las tarifas portuarias que establezcan en Madrid o de las sucesivas oleadas de restricciones marroquíes.

Es preciso vender y comprar en Marruecos legalmente y dividir el pastel con los empresarios de ese país. Normalizar la actividad económica de Ceuta y atraer turistas marroquíes sin abandonar a los sufridos peninsulares de siempre.

Resulta necesario reconocer que diseñar una política como ésta requiere coraje y apoyo de Madrid y Bruselas. Pero no cabe duda de que conduciría a atraer capitales, terminar con las exclusivas y privilegios tan numerosos en este pueblo, modernizar la ciudad y convertirnos en suma en el centro comercial del Norte de África.

26 de Enero de 1.996.

Aclaración previa

Durante los próximos meses, Ceuta planificará el futuro tratando de enfocar su economía en un marco moderno y sintonizando con las posibilidades que ofrece la Unión Europea. Sin embargo, aunque el nuevo marco económico-fiscal se enfoque desde el punto de vista geográfico y estructural, es necesario sentar algunas premisas previas para no gastar energías inútilmente.

Desde estas mismas páginas se ha defendido la necesidad de mirar hacia el sur pero están surgiendo datos que pueden poner en cuestión esta tesis para el futuro. Las relaciones fronterizas entre Ceuta y el norte de Marruecos han sido siempre comerciales, pero los contactos a nivel oficial resultaron difíciles y escasos. Tan sólo el Delegado del gobierno en Ceuta González Marquez consiguió evidentes éxitos en este aspecto, manteniendo frecuentes contactos al otro lado de la frontera e incluso recibiendo informalmente en nuestra ciudad a los ministros del Interior de Marruecos y España.

Las relaciones se enfriaron después de cesar el referido Delegado del gobierno y el aislamiento se agravó tras la entrada en vigor del Estatuto de autonomía para Ceuta. Por otro lado, la campaña marroquí de saneamiento está siendo aplicada con gran rigor en nuestra frontera y ello sin permitir Marruecos ni siquiera un comercio regular con pago de derechos arancelarios, por lo que Ceuta está pasando momentos muy difíciles.

La situación actual es que nuestra ciudad sigue prestando un gran servicio al "hinterland" marroquí ya que en Ceuta trabajan muchos residentes al otro lado de la frontera, se admiten cientos de reagrupaciones familiares, atendemos en la Seguridad Social a numerosos marroquíes, aportamos de forma legal o encubierta puestos de trabajo, facilitamos el tránsito de sus emigrantes a través de Ceuta y soportamos estoicamente la llegada de inmigrantes sub-saharianos.

Marruecos, en cambio, proporciona un trato correcto y lleno de facilidades hacia los ciudadanos de Ceuta, pero ignora la existencia de esta ciudad y mantiene muy pocos contactos a nivel oficial, ni siquiera para los asuntos más sencillos.

Si esta situación se prolonga en el tiempo y nuestro servicio exterior confirma que se trata de algo duradero, el enfoque de ese futuro Plan estratégico para Ceuta debe hacerse de forma diferente. No valdrá la pena profundizar en una colaboración con el sur que no va a ser posible a medio plazo muy a pesar nuestra.

Esta colaboración podría ser muy fructífera para ambas partes y esencialmente para la zona norte marroquí. Porque Ceuta podría convertirse en un gran cliente de nuestros vecinos y en la destinataria de materiales de construcción, alimentos, agua, ayudas comunitarias transfronterizas, etc, pudiendo llegarse incluso a convenios de colaboración portuaria sobre los que trataremos en otra ocasión. Y todo pagado en divisas al contado, profundizando además en un diálogo que trate de colaboración económica o social sin referirse a la soberanía.

Pero si toda esa colaboración no es posible, después de explicar nuestra situación de aislamiento en Bruselas será preciso orientar la economía local hacia el mar y convertir a nuestra ciudad en un centro de servicios y aprovisionamiento en la frontera sur de Europa. Y, con más razón que nunca, valdrá la pena estudiar la posibilidad de una entrada en la Unión Aduanera, con lo que la aduana sur de la Unión Europea estaría en el Tarajal. Y ya será un problema de nuestro vecino con las autoridades comunitarias.

14 de Junio de 1996

El Ejército en la frontera

Hace algunos meses, un niño autista se perdió en el Pirineo. Cuando ya habían transcurrido varios días de búsqueda infructuosa, el alcalde del pueblo manifestó que estaba considerando la posibilidad de pedir ayuda al Ejército, porque este disponía de unidades de montaña en la zona que están especializadas en tareas de este tipo. Se hizo necesario reconocer la impotencia de los equipos de búsqueda para recurrir a las Fuerzas armadas, como si éstas fueran algo ajeno y lejano.

Igualmente en el Pirineo, hemos reconocido durante años que los terroristas de ETA cruzaban los pasos de montaña para ir y venir de sus santuarios en Francia y en raras ocasiones se recurrió a las referidas Fuerzas armadas para controlar una vasta extensión de terreno donde se hacían necesarias numerosas unidades terrestres y aéreas.

Parece como si existiera un cierto complejo en utilizar a una institución del Estado que cuesta mucho dinero sostener y que está preparada para servir al conjunto de los ciudadanos. Sólo después de las numerosas misiones de paz que se están llevando a cabo en todo el mundo, ha cambiado algo la sensibilidad de nuestros gobiernos que parecen tener un cierto miedo a servirse de los ejércitos en cuantos casos lo requiera la situación. Nuestros soldados, no sólo deben apagar fuegos o ayudar en las inundaciones, también pueden colaborar en muchos casos en los que resultan realmente imprescindibles.

Cuando el pasado verano, en la fiesta nacional francesa, la Policía desfiló junto a las diferentes unidades del Ejército galo por primera vez, los miles de asistentes aplaudieron con entusiasmo. El hecho era todo un símbolo. Ante la ola de atentados de integristas argelinos, el Ejército y la Policía habían colaborado estrechamente para erradicar de inmediato un problema que podía complicarse. La población soportó los controles con paciencia y decenas de activistas fueron detenidos. El desfile conjunto, el día de la Fiesta Nacional, sellaba esta colaboración.

En España es otra cosa. Una parte de la juventud rechaza su incorporación a filas y el Ejecutivo emplea al Ejército cuando a veces es demasiado tarde. Ha sido necesario que Ceuta soportara una algarada que pudo haber sido más trágica de lo que fue, que un Policía Nacional fuera herido de gravedad, que varios inmigrantes resultaran agredidos cuando era innecesario, que la ciudad bajara a sus más bajos índices de popularidad en toda España, que la Guardia Civil se mostrara impotente para controlar el flujo de inmigrantes, que éstos se acerquen al millar entre Ceuta y Melilla y que se puedan repetir los incidentes con la llegada del invierno, para que se utilicen los medios disponibles para garantizar las fronteras exteriores.

Igualmente, el único sitio de España donde las aguas territoriales son violadas con cierta frecuencia es Ceuta y, sin embargo, ninguna unidad de nuestra Armada tiene su base aquí ni dichas aguas territoriales están protegidas debidamente. No sólo lanchas marroquíes, también planeadoras y motos acuáticas se

ríen de los helicópteros y de las embarcaciones oficiales, mientras nuestra Marina de guerra patrulla por aguas tranquilas.

Es necesario comprender la decisión de que el Ejército patrulle la frontera y ponga a disposición de la "benemérita" los civiles que intenten cruzarla indebidamente. El principio de autoridad es mucho más eficaz que los muros y las carreteras que ya han producido graves daños ecológicos a nuestro territorio. Porque detrás de las obras de ingeniería tiene que haber profesionales con órdenes concretas y, en caso contrario, de nada sirven los sensores, las alambradas, las carreteras y los muros.

12 de Octubre de 1996

De aduanas y polígonos

Abril de 2008

Cuando regresé a Ceuta en los años sesenta, ya estaban sobre el tapete los asuntos de la frontera, la aduana nuestra, la marroquí y la necesidad de crear polígonos industriales sin que terminaran siendo comerciales puros. Después, con 14 años a las espaldas presidiendo la Cámara de Comercio y la Confederación de Empresarios, he visto de todo. Unos *arreglaban* el problema en quince días, alguien apostaba por potenciar Benzú, otros querían un polígono *totalmente industrial* lindando con Marruecos, había quién deseaba reservar esos terrenos para la ampliación de la futura Aduana y todos se preguntaban por qué Melilla tenía esta instalación administrativa de parte marroquí, y Ceuta no.

En 1975, cuando estallaron dos bombas en Ceuta causando un muerto y un herido y todos atribuyeron los hechos a incontrolados nacionalistas marroquíes, las relaciones fronterizas se resintieron. España cerró su perímetro a cal y canto, se produjeron expulsiones y todos los intercambios comerciales

quedaron suprimidos. De pronto, la ciudad se quedó como suspendida en el aire. Casi nadie venía de la Península por temor a aquel nuevo fenómeno terrorista, las transacciones económicas quedaron congeladas y no se hacían escrituras, los comercios pasaron a atender de pronto tan solo a los clientes locales y muchos empezaron a comprar pisos en Algeciras. El tránsito de coches y peatones por la frontera, sometidos a estrictos controles, nunca se interrumpió, pero pocos cruzaban de un lado a otro.

Más adelante, cuando las aguas iban volviendo a su cauce, los comerciantes, de acuerdo con las autoridades, fueron identificando a sus clientes a los que entregaron una tarjeta a través de las organizaciones empresariales, cuyas copias eran enviadas a la Delegación del Gobierno. Se trataba de evitar que entre esos clientes, ya identificados, se mezclaran indeseables y esto realmente se consiguió.

En esto de los espacios fronterizos, como en tantas cosas, ha faltado una planificación seria y consensuada con los ciudadanos, organizaciones y operadores locales. Así, a lo largo de los años, se fueron tomando decisiones, cuando menos discutibles. La zona de expansión de una futura Aduana internacional se dedicó a construir varios polígonos industriales que pronto pasaron a ser comerciales, todos a la vista de Marruecos y que incluso se están regularizando todavía. Antes, los compradores marroquíes se distribuían por toda la ciudad, pero de pronto se produjo tal concentración, que en el país vecino comenzaron las infundadas acusaciones de *contrabando*. Infundadas porque el tráfico lo hacen sus ciudadanos y, además, estos no pueden pagar aranceles, porque no hay aduana donde hacerlo.

Benzú era el corredor alternativo que descongestionaba algo el Tarajal. Pero, en vez de dotar a este paso fronterizo de instalaciones adecuadas, al menos como las existentes al otro lado, se optó por clausurarlo con lo que se cortaban, de una tacada, también las excelentes relaciones mantenidas tradicionalmente con Beliounech, pueblo marroquí que había visto crecer su población con el comercio irregular. Y en esto vamos a contramano porque, en vez de potenciar esta costa y tratar de unir nuestra carretera a la marroquí, hemos abandonado unas posibilidades turísticas y económicas importantes.

Así se da la paradoja de que, mientras Marruecos apuesta por su costa atlántica con nuevas carreteras, autopista, el puerto Tangermed, zonas francas y

hasta puede que una base naval, nosotros renunciamos a las posibilidades de un área estratégica única, con un atractivo turístico de primer orden, para convertirla en la trastienda de la ciudad, cuando debía ser una de sus fachadas principales.

Y aquí seguimos, hablando de la Aduana comercial con Marruecos, mientras nadie puede demostrar que se ha pedido realmente por escrito su implantación, ni a España ni a la Unión Europea, para conseguirla más adelante a través de las negociaciones que procedan. Ceuta, que no administra bien sus espacios geográficos, sigue apareciendo ante Marruecos como una fuente de problemas, porque casi nadie dice claramente que se está atendiendo a miles de enfermos cada año sin cargo alguno, que muchos niños del otro lado de la frontera viven en Ceuta a cargo de un elevado presupuesto que pagamos todos, que otro importante colectivo trabaja en la ciudad y, además, que esos porteadores concentrados por nosotros en el Tarajal, llegan cada día a buscarse un medio de vida que seguramente no encuentran en su país.

Cuando siendo ministro Rodrigo Rato visitó Ceuta, parece que se quedó sorprendido al enterarse que Marruecos no tenía Aduana comercial en su frontera con esta ciudad española. Cuando en 1994 expliqué esta carencia en la Dirección General correspondiente de la Comisión Europea, reconocieron que tampoco estaban informados de esta circunstancia. En realidad, sigue pareciendo extraño que dos países vecinos y amigos, permanezcan todavía aislados económicamente, mientras uno de ellos se queja del contrabando que hacen sus súbditos por un paso fronterizo en el que no es posible pagar aranceles de aduana.

Este asunto de la Aduana comercial ha vuelto a ponerse de manifiesto, esta vez a nivel español y marroquí, porque el periodista Ignacio Cembrero publicó recientemente sendos trabajos sobre el tema, uno en *El País* y otro en el periódico marroquí en lengua árabe *Al Jarida al Oula*, en formato de respetuosa Carta abierta al Rey de Marruecos. Cembrero ya conocía todo esto

y en 2006 publicó su libro *Vecinos alejados*, en el que abordó la problemática de las relaciones hispano-marroquíes tras el incidente de Perejil, subtitulando el capítulo sobre Ceuta y Melilla, *contrabando, blanqueo y subvenciones*. Al entender en el *Instituto de Estudios Ceutíes* que el citado autor podía tener una información sesgada o incompleta de lo que es Ceuta, se le invitó a una conferencia que tuvo lugar en octubre de 2006 y que se organizó como un coloquio entre dos moderadores, el citado periodista y el público asistente. El acto, con clamorosas ausencias, fue un éxito pero Cembrero sigue teniendo una visión, en mi opinión desenfocada, de lo que él llama *contrabando*. Sin embargo, al menos reconoce que no hay *ventanilla* donde pagar aranceles, que no hay Aduana de parte marroquí en la frontera.

El tema de la Aduana que nunca existió, me viene interesando desde hace tiempo. El 10 de enero de 1995 publiqué en *El Faro* un trabajo titulado *Aduaneros sin Aduana* que después figuró en mi libro *Ceuta, problemas y soluciones* (Interservicios Ceuta, 1997), donde textualmente decía que “esta situación de hecho puede también servir para que muchos comprendan que técnicamente existe contrabando cuando pudiendo pagar aranceles, éstos dejan de satisfacerse. Sin embargo, cuando no hay posibilidad de abonarlos, resulta imposible evitar las transacciones comerciales y las relaciones humanas a ambos lados de cualquier frontera”. Con posterioridad, en agosto de 2001, elaboramos un trabajo en Interservicios titulado *Informe sobre un sistema económico alternativo para Ceuta: apertura de una Aduana Comercial de parte marroquí en la frontera* en el que se estudiaban las ventajas que dichas instalaciones administrativas podían tener para Ceuta y la forma de conseguirlo con sus contra-partidas. Y más adelante, en octubre de 2003, redacté otro documento que bajo el título *Informe sobre las restricciones impuestas por España a las exportaciones no reguladas a Marruecos*, abordaba nuevamente el problema del *contrabando* a que se ven obligados los marroquíes del norte, por no existir Aduana y la colaboración que, inexplicablemente, empezó a prestar España para la erradicación de este comercio irregular, iniciativa que, evidentemente, le correspondía a Marruecos.

Antes y después de estos trabajos, decenas de artículos de prensa e informes de Interservicios, algunos recogidos también en el libro *Ceuta en su laberinto* (Interservicios, Ceuta, 2005), han tratado del tema de la inexistente Aduana, denunciando de paso la falta de una representación de Ceuta en Bruselas al nivel suficiente, para conseguir ésta y otras medidas imprescindibles para el desarrollo futuro de la Ciudad Autónoma.

La importancia de los recientes trabajos de Ignacio Cembrero radica, no sólo en la oportunidad del texto, sino también en la difusión internacional del problema. Los pequeños errores, basados seguramente en falta de información sobre el terreno, no descalifican el contenido y valentía de los razonamientos que se exponen. Incluso, creo adivinar un cambio de actitud respecto a Ceuta, a la que reconoce una capacidad de aportar a Marruecos valores de los que puede estar necesitada.

Y la colaboración transfronteriza, propuesta por el periodista de *El País* respecto a la utilización conjunta del aeropuerto de Tetuán, ha sido mi obsesión desde hace tiempo. En un artículo de abril de 2007 titulado *La basura y la frontera* volvía a proponer lo que aconsejábamos en un Informe sobre ubicación de una planta de residuos de 1993 y que ésta se construyera con fondos comunitarios para su uso a ambos lados de la frontera. Y puntualizaba que esa colaboración transfronteriza podía llevarse al tema del agua, de la electricidad o del aeropuerto de Tetuán. Respecto a la posibilidad de utilización conjunta de estas últimas instalaciones, escribí en *El Faro* en abril de 2006 que *“es necesario poner en servicio internacional el aeropuerto de Tetuán. Nuevamente, Ceuta puede ser la que aporte un tráfico continuado que permita la utilización inmediata de las instalaciones. Un autobús lanzadera precintado, aportaría diariamente al menos un avión de residentes o empresarios españoles que van o vienen y que utilizarían el viejo Sania Ramel, en vez de las complicadas combinaciones actuales. Y los helicópteros de Ceuta volando entre esta ciudad, Tetuán, Tánger, Algeciras y Gibraltar, completarían la red de conexiones rápidas”*.

Respecto a la fecha de caducidad que Ignacio Cembrero adjudica a Ceuta y Melilla para 2012 en *El País* y que parece refrendar Margarita López Armendáriz, presidenta de la Cámara de Comercio y de la Confederación de Empresarios de Melilla, sólo un breve comentario. Las dos Ciudades Autónomas tienen muchas posibilidades de subsistencia económica y deben renunciar, de una vez por todas, a las subvenciones adicionales. Falta que el gobierno español y el de la Ciudad se pongan a trabajar, junto a la Unión Europea, para elaborar ese Plan de Desarrollo Regional o *Posei* que ya tienen Madeira o Canarias. Y, desde luego, no puedo reconocer ese pesimismo radical en Margarita López Armendáriz, por lo que la expresión debe referirse a que es necesario hacer algo y pronto, lo que suscribiría plenamente.

Pero respecto al comercio irregular que Cembrero llama *contrabando*, habrá que estudiar, para después de ese 2012, lo que pasa con el elevado TVA o IVA

marroquí que está en el 20%, los tipos del IPSI como impuesto local de Ceuta y su juego en los precios finales, la cotización del dirham y otras circunstancias, antes de firmar el acta de defunción de ese comercio no regulado que tiene lugar en la frontera.

Y creo que es preciso felicitarnos porque estos asuntos salgan a la luz en el exterior porque, como he venido explicando, estamos siempre tratando los problemas en el ámbito de Ceuta, por lo que es de agradecer que en el conjunto de España y en Marruecos, conozcan este anacronismo de una frontera sin aduana, donde, como dice Cembrero, *el comercio legal está prohibido*.

Informe sobre un sistema económico alternativo para Ceuta: apertura de una aduana comercial de parte marroquí, en la frontera

Agosto de 2001

Es suficientemente conocido que Marruecos, a lo largo de la presente década, está procediendo a reducir sus aranceles de aduana respecto a la Unión Europea hasta alcanzar el nivel cero antes del 2012 y, paralelamente, a devaluar el dirham. Ambas medidas pueden alterar completamente el sistema económico de la Ciudad de Ceuta que se basa, en la actualidad, en el comercio irregular con Marruecos, alcanzando dicha alteración negativa, a la propia Administración Autónoma que obtiene unos 4.000 millones anuales por el concepto IPSI, cifra que se vería sensiblemente reducida.

Por otra parte, existen confusas noticias sobre la creación de una Zona Franca en Castillejos que, de llevarse a cabo, agravaría el problema antes descrito. Y es preciso tener en cuenta otras medidas complementarias de parte marroquí,

como el proyecto de un super-puerto, la instalación de hiper-mercados "Marjan" en el norte, para contrarrestar la oferta de precios en alimentación sobre todo, desde Ceuta.

Una crisis, siquiera sea pasajera de la economía de la ciudad, podría propiciar el traslado de residencia de muchos de sus habitantes a la Península y alterar el equilibrio existente y tendríamos un problema añadido al puramente económico.

Sería muy fácil hacer una descripción de Ceuta y su Administración sin el aporte de los ingresos que provienen de Marruecos, pero centraremos este informe en las soluciones posibles a tal problema.

La urgencia y el costo económico

Cualquier decisión que se adopte para establecer una alternativa a la economía de la ciudad para cuando se igualen los precios con Marruecos o prosperen otras iniciativas marroquíes, ha de tomarse ahora. El cambio, de un modelo tradicional basado en un comercio fácil, de pago al contado y con grandes cantidades en movimiento, a otro de características bien distintas, precisa de tiempo, no sólo para conseguir que se tomen las medidas legislativas comunitarias y nacionales precisas, sino para adaptar las estructuras locales a la nueva situación creada.

Establecida la urgencia de tomar decisiones al respecto, es necesario añadir que el costo económico de esta operación estratégica estará siempre justificado, pues se trataría de conseguir, simple y llanamente, la supervivencia de la ciudad. Las medidas a tomar no se centrarían en la realización de un simple Estudio o Dictamen sin una aplicación práctica, sino en una gestión eficaz para conseguir los fines propuestos, basados en un soporte jurídico de gran solvencia técnica.

Y no cabe duda que ese costo económico podría ser cero o disminuirse bastante, ya que uno de los primeros objetivos del Plan que se propone, sería incluir todas o algunas partidas en cualquier tipo de ayuda o iniciativa comunitaria.

La Aduana Comercial

En la actualidad, Marruecos mantiene una Aduana Comercial de hecho en Melilla, instalaciones administrativas que no existen en Ceuta. En esta última ciudad hay tan solo un paso fronterizo que no está habilitado para el despacho de mercancías. La diferencia de tratamiento para las dos plazas, parece estar basada en la existencia del puerto de Tánger, que podría verse afectado en caso de que los transportistas optaran por cruzar el Estrecho a través de Ceuta. Por tanto, en este aspecto se dan varias circunstancias:

1. Marruecos denuncia constantemente el contrabando que realizan sus ciudadanos desde Ceuta, cuando éstos no tienen opción de pagar los aranceles correspondientes, al no existir Aduana.
2. Se está dando la paradoja que un país amigo de Europa, con un Tratado Preferencial con la Unión Europea, con la que mantiene un constante tráfico comercial, propicia en el límite con un territorio comunitario, una situación que podríamos calificar de no regular. Y no procedería aducir motivaciones de política internacional, por cuanto la Aduana Comercial existe, como queda dicho, en Melilla.
3. Los transportistas europeos que cruzan el Estrecho hacia Marruecos están presentando continuas quejas sobre que el puerto de Tánger está colapsado y es preciso habilitar el puerto de Ceuta para acceder o salir de Marruecos. Los contactos con las asociaciones de transportistas europeos, serían decisivos.
4. Marruecos practica una política de Estado en el Estrecho de Gibraltar, lo que viene perjudicando continuamente a Ceuta. El vecino país no permite el paso de mercancías por Bab Sebta, pero autoriza el tránsito de sus emigrantes que utilizan nuestra ciudad y su puerto. En este aspecto, Tánger ha conseguido subir considerablemente su cuota de transporte de pasajeros respecto a Ceuta, gracias a una inteligente medida, sostenida en el tiempo, de abaratar el trayecto a Tánger, mientras el monopolio existente en la línea de Ceuta encarrecía constantemente los tránsitos. Y, en el futuro, Marruecos aspira también a controlar el pastel del tráfico de pasajeros y sus vehículos.

La existencia de una Aduana Comercial en la frontera marroquí podría convertir a Ceuta en un depósito de mercancías listas para exportarse a Marruecos en cantidades moderadas, mediante el pago de los derechos de aduana o sin ellos, cuando se llegue al perseguido arancel cero.

Por otra parte, el puerto de Ceuta tendría su deseado *hinterland* y canalizaría parte del tráfico a/desde Europa, con el aporte de riqueza que ello supondría para la ciudad.

Por ello y por otras razones que sería prolijo enumerar, la existencia de una Aduana Comercial en la frontera marroquí podría convertirse, por sí sola, en una alternativa económica para Ceuta. Con el objetivo de conseguirlo, habría que realizar gestiones en tres ámbitos distintos:

- A. En la Administración española, que es reacia en principio a plantear temas que se refieran a Ceuta en conexión con Marruecos, por los problemas políticos que se pueden plantear. La consigna parece ser conservar el *statu quo* para evitar complicaciones mayores.
- B. En la Administración comunitaria, por cuanto del Estudio o Dictamen que se encargue, se deducirá seguramente que existe el derecho a contar con instalaciones de este tipo respecto a terceros países amigos, sobre todo si se coincidiera en la necesidad de integrar a Ceuta en la Unión Aduanera.
- C. En la opinión pública de Ceuta, a la que habría que concienciar mediante conferencias, reuniones sectoriales y datos concretos, de que es preciso modificar las estructuras económicas de la Ciudad.

Un Plan de Desarrollo Regional para Ceuta

De todas formas, aún siendo necesario ir gestionando en Bruselas y Madrid la instalación de una Aduana Comercial en la frontera marroquí, no cabe duda que Ceuta va a encontrarse, a medio plazo, con algunos problemas que rebasan el aspecto puramente económico:

- Ceuta es una ciudad aislada de Europa y aún no ha visto reconocido este hecho esencial en la Unión Europea, como ha ocurrido con otras zonas.
- Ceuta tiene unas características esenciales que necesitan de una política específica: ciudad multi-étnica con un balance cambiante entre comunidades, problemas específicos de inmigración y asentamiento de menores, etc.
- Ceuta se enfrenta antes de 2012 a un cambio radical en su organización económica, como ya queda dicho.
- Ceuta dispone de un impuesto local (IPSI), esencial para el mantenimiento de la Ciudad, cuya recaudación puede verse gravemente afectada por la liberación de aranceles de Marruecos.
- Ceuta ha venido disfrutando de un régimen de integración en la Unión Europea que puede entrar en crisis antes del 2012 por las razones antedichas. Podría ocurrir que, ante la nueva situación, sea necesario cambiar las condiciones de ese régimen de integración en la Unión Europea, pasando a una incorporación a la Unión Aduanera, en determinadas condiciones.

Todos estos puntos justifican que la Unión Europea y España acuerden la confección de un Plan de Desarrollo Regional para Ceuta, como se ha hecho con otros territorios, para establecer unas condiciones que permitan un desarrollo económico sostenido. Existen numerosos ejemplos entre los que cabe citar el POSEIDOM para los Territorios franceses de Ultramar o el POSEICAN canario, etc.

Una estrategia razonable

Con estas premisas, resulta imprescindible ir haciendo gestiones para que Marruecos instale una Aduana Comercial en su frontera y, paralelamente, propiciar la redacción de un POSEI para Ceuta y habría que establecer una estrategia para obtener los resultados que se pretenden. Tal estrategia consistiría, al menos, en la adopción de las siguientes medidas:

Primera. Nombrar unos representantes en Madrid y Bruselas para que fueran conocidos en Ministerios y organismos comunitarios. La representación en Bruselas adquiriría reconocimiento oficial, como ocurre con otras Comunidades Autónomas. Para abaratar costes y elevar la calidad del personal intervinientes e instalaciones, podría encargarse de esta labor a un despacho profesional de reconocido prestigio que ya presentó hace tiempo un proyecto en este sentido. Expertos independientes locales coordinarían al citado Bufete con la Ciudad Autónoma de Ceuta y facilitarían todo el asesoramiento local.

Segunda. Encargar a un despacho especializado la redacción de un Dictamen o Informe en el que se expongan los derechos y las argumentaciones disponibles para conseguir que Marruecos instale una Aduana Comercial en su frontera con Ceuta, previas las negociaciones correspondientes.

Tercera. Con ese Informe, la representación de Ceuta en Madrid apoyaría técnicamente las gestiones de los políticos ceutíes, tendentes a conseguir que se inicien las negociaciones de Madrid con la Unión Europea y Marruecos, para el establecimiento de la Aduana Comercial. Igualmente, la Representación en Bruselas trabajaría para concienciar a las autoridades comunitarias de la necesidad de esa Aduana Comercial.

Cuarta. El despacho elegido, dentro de su contrato de asesoramiento a las representaciones de Madrid y Bruselas, deberían redactar un Informe preliminar sobre la conveniencia de solicitar la redacción de un POSEI para Ceuta y el contenido esquemático del mismo, en el sentido de los puntos genéricos que debería abordar.

Quinta. En caso de que se estimara necesaria la redacción de ese Plan de Desarrollo Regional para Ceuta, las representaciones de Ceuta ante Madrid y Bruselas y el despacho de abogados elegido, asesorarían a la Ciudad de Ceuta en las negociaciones con todas las partes, al objeto de conseguir las mejores condiciones posibles en el contenido de dicho Plan.

Sexta. La representación de Ceuta ante la Unión Europea trabajaría, desde el principio, para conseguir financiación comunitaria, a través de cualquier programa, organismo o iniciativa, a las representaciones y estudios que se citan en este Informe.

Conclusiones

- Ceuta se enfrenta a medio plazo con un problema que puede cambiar sus estructuras económicas.
- Es preciso actuar de inmediato para disponer de una solución razonable, incluso antes de que empiecen los problemas.
- Para afrontar las reformas que se precisan es necesario contar con asesoramiento de calidad y con representantes fijos en Madrid y Bruselas que activen todo el proceso.
- El despacho profesional que se elija, debe disponer de la estructura y el personal necesario para facilitar el apoyo legal y material que Ceuta necesita.
- Es posible conseguir financiación comunitaria para cubrir los gastos de este proyecto. Sin embargo, cualquier inversión que se realice con

los fines enunciados estará plenamente justificada por la importancia del problema a solucionar.

No actuar con rapidez y eficacia, en el sentido que aconseja el presente Informe, supondría cerrar el paso al desarrollo económico futuro de la Ciudad Autónoma de Ceuta.

Ciudadanos de tercera

30 de diciembre de 2013

En uno de mis viajes a Bruselas, cuando presidía la Cámara de Comercio y la Confederación de Empresarios, explicaba allí las dificultades que teníamos en Ceuta para la importación o devolución de mercancías y el funcionario de turno intentó cerrar el diálogo diciéndome que, al no formar parte dicha ciudad de la Unión Aduanera, debíamos ser considerados como un *tercer país, como Japón, por ejemplo*. El citado funcionario tenía razón en parte, pero le expliqué que la diferencia estaba en que los residentes en Ceuta éramos ciudadanos comunitarios y los japoneses, no. Por ello, debía establecerse algún trato diferenciado entre ambos casos.

El transcurrir de los años me ha enseñado que aquel personaje de Bruselas tenía razón. Ceuta es como un país tercero y sus habitantes son, a efectos aduaneros y otros, como *ciudadanos de tercera*. Y la última triste y real experiencia ha sido cuando un ceutí intentó matricular un coche nuevo en la Península, porque no existía concesionario local de esa marca y tenía

comprobado el problema que significa vender después el automóvil de segunda mano, cuando el cliente está fuera y hay que *importarlo*, con los elevados baremos oficiales que se manejan en estos casos.

El cliente le explicó al concesionario de Málaga que deseaba pagar el precio con el IVA y el Impuesto de Matriculación para, de esa forma, disponer de un vehículo al otro lado del Estrecho, sobre todo porque pensaba usarlo en viajes peninsulares. La respuesta es que no era posible, a menos que tuviera un domicilio fuera de Ceuta, a lo que el *caballa* contestó negativamente, porque su domicilio fiscal estaba en dicha ciudad. Explicó que pensaba pagar todos los impuestos, pero la negativa fue rotunda por parte de las autoridades que debían matricular el vehículo. Preguntó lo que pasaría si fuera un ciudadano marroquí y le contestaron que podría matricularlo si dispusiera de un domicilio en Málaga, por ejemplo.

Con la creencia de que debía existir un error y desconocían en la ciudad andaluza el *status* de Ceuta, se dirigió a la Delegación de Tráfico ceutí, donde muy amablemente le confirmaron que no era posible matricular el vehículo en la Península, sino que debía importarlo en Ceuta con una matrícula provisional, sacar el DUA en Algeciras con un Agente de Aduanas, pagar el IPSI correspondiente y matricularlo aquí, cambiando la placa verde por otra blanca. Las explicaciones de que quería utilizarlo mayoritariamente fuera y que estaba dispuesto a pagar IVA e Impuesto de Matriculación, no dieron resultado alguno.

Es evidente que no estamos en la Unión Aduanera y debemos soportar todos los inconvenientes que esto supone, porque se ha decidido una vez más que no es el momento de actuar, aun reconociendo que la situación ha cambiado radicalmente y se ha vuelto insostenible. Los que han intervenido, unos locales y otros foráneos, para decidir ese otro aplazamiento, quizás ignoren o quieran ignorar que desde 1980 hasta nuestros días, se han realizado multitud de informes, estudios, jornadas, seminarios y otros trabajos sobre el tema, por lo que es ya hora de decidir algo. Pero de todo esto me ocuparé en otra ocasión.

Así, cuando nos mandan un simple DVD desde cualquier ciudad deben dar nuestro DNI, pero no es necesario si lo envían a Estados Unidos, por ejemplo; el Documento Único de Importación (DUA) aparece, con idas y venidas a varias administraciones, en la simple recepción de un paquete postal, cuya recogida se convierte en un carísimo suplicio; un ciudadano de Málaga se traslada a Sevilla sin problemas, pero para viajar un ceutí a la misma capital andaluza, debe pasar por controles de la Guardia Civil con perro, por la Policía Nacional y por la Aduana de Algeciras, también con perro incluido. No digamos si quiere exportar, devolver mercancías al fabricante o cualquier otro trámite en que intervengan controles aduaneros. Todo es tan absurdo que el sistema que se ha revelado eficaz es invitar a los responsables del departamento correspondiente, para que comprueben directamente la situación, como ocurrió recientemente con la I Jornadas Tributarias de Ceuta que tan buenos resultados aportó.

Somos españoles y ciudadanos comunitarios, por lo que deberían existir aclaraciones y excepciones para determinados casos en que la falta de flexibilidad agrava el problema. Porque los parches que se intentaron aplicar a través del tiempo se han revelado ineficaces, como la regulación de las llamadas Reglas de Origen que pretendían generar una industria en Ceuta y que fracasó estrepitosamente, causando graves perjuicios económicos y pérdidas de empleo. En mi opinión, porque la reacción en los *lobbys* europeos de los sectores concernidos, no fueron contestados debidamente por España y por Ceuta en particular.

Siempre he pensado, exagerando, que nuestros parlamentarios, cuando se tramitan las enmiendas legales en el Congreso o el Senado, deberían levantar la mano por sistema y gritar *¡excepto Ceuta y Melilla!*, porque la mayoría de las veces se ignoran las circunstancias especiales de estas ciudades. Luego vendrían las aclaraciones. Y cuando el mal ya está hecho como en ese caso de los vehículos, resulta imprescindible tramitar una adición a la norma para que no se produzcan casos absurdos como el descrito, en que un ciudadano español no puede matricular un coche en su país, cuya Hacienda Pública renuncia, con la que está cayendo, a cobrar los elevados impuestos correspondientes.

Importando legalmente un diccionario

6 de marzo de 2014

Lo que se explica en este artículo, aunque parezca imposible y absurdo, es la verdad, toda la verdad y nada más que la verdad. Existe documentación y testigos de todo lo que se afirma en el siguiente texto.

Publiqué un artículo manteniendo que los ceutíes éramos ciudadanos españoles de tercera categoría, a propósito de la imposibilidad de matricular un coche en la Península. Debo rectificar ya que, después de la última experiencia, creo que somos de cuarta. Y me explicaré.

Una conocida editorial jurídica editó cierto Diccionario técnico que me interesaba recibir urgentemente y lo pedí para una empresa, contra reembolso de su importe que eran 38,46 euros. Era consciente que me iban a cobrar el IVA y lo tenía asumido porque, si me pongo a explicarles la situación fiscal de Ceuta, habría perdido el tiempo. Facilité todos los datos que solicitan para los envíos a esta ciudad, pero no a otras, y quedé a la espera.

El paquete salió de Madrid el 13 de enero de 2014 y, entre impuestos y gastos de envío, el dichoso Diccionario, se puso en 44 euros. La Sociedad Estatal Correos y Telégrafos SA que desde el 29 de junio de 2001, ya no es un servicio oficial, sino una compañía mercantil como tantas, remitió un largo impreso, avisando de la llegada el 23 de enero del célebre Diccionario técnico, con lo que ya vamos por 10 días. Correos encabeza el folio con este nombre y no con el de la compañía mercantil en que se ha convertido, seguramente para seguir comportándose como un organismo, vicio que aqueja a muchas sociedades públicas. En este impreso se permitía advertir, escribiendo en nombre de otros, que “la Agencia Tributaria y el Gobierno de Ceuta exigen la presentación de una declaración de importación (DUA) y el pago, en su caso de los tributos que se hayan devengado con motivo de la importación”. Después, tras esta apariencia de encargo oficial, se explicaba un complicado procedimiento para poder retirar el Diccionario, advirtiéndome que se devolvería al remitente el 2 de febrero, si no me daba prisa.

Como existía la posibilidad de hacer los trámites a través de un Agente de Aduanas, contacté con algunos. Me respondieron que desistieron de hacer estos trámites porque Correos se había dedicado también a esa vieja profesión y era complicado actuar con eficacia. No tuve más remedio que rellenar el impreso, escanear y enviarlo a la dirección del mail de Correos en Ceuta, otorgando poderes a esta sociedad para actuar en mi nombre (lo que tuve que hacer forzado por las circunstancias). No quiero ni pensar en los que no dispongan de un scanner.

Después intervino la Ciudad Autónoma y, sobre el precio del libro con IVA (sic), cargó el IPSI correspondiente que supuso 0,25 que son ganas de molestar, ya que la burocracia y el papeleo seguro que costó más.

Por todo esto, no parece conveniente pedir artículos por correo ya que, al tener que soportar los mismos trámites que para un contenedor de televisores, sería más rápido, fácil y barato pedir los encargos por alguna de las empresas de mensajería existentes en la ciudad, si no se encuentra el artículo en Ceuta.

Mi conclusión es que todo esto indigna al ciudadano que siente además vergüenza ajena y, desde luego, me sonroja que se permita esta actitud a una sociedad anónima que, llevando la legislación al límite y en mi opinión más allá, asume servicios que no es capaz de prestar con eficacia. Ni siquiera la entrega de correspondencia se realiza en tiempos racionales y ello dejando aparte a los empleados, ya que las responsabilidades van más arriba. Computando todo el tiempo empleado y las cantidades pagadas, un simple Diccionario duplicó su valor para poder llegar a las manos de un ciudadano, tras 17 días de espera.

Cuando mandé el mail, una empleada se personó en Correos para retirar por fin el libro y, tras una espera de 35 minutos, dijeron que lo llevarían a la dirección del destinatario. Esperamos dos días y regresaron al no recibirlo con nueva comparecencia y otra espera, esta vez de tres cuartos de hora. La respuesta fue que el cartero lo llevó al domicilio, estaba cerrado y no lo había devuelto todavía a Correos. Al día siguiente, inasequible al desaliento, otra comparecencia tras aguardar 40 minutos y por fin le entregaron el Diccionario, después de pagar 61,49 euros y perder dos horas en total.

Ante la sorpresa del costo final del libro, comprobé que habían cobrado 17,49 por los trámites en Ceuta, de ellos 12,84 por el DUA y el 9% de IPSI por ese DUA (sic), cantidad de dudosa procedencia que nunca antes se pagó, ya que el documento aduanero no es un servicio. El total de 14 euros encareció el Diccionario en casi un 40%.

Después intervino la Ciudad Autónoma y, sobre el precio del libro con IVA (sic), cargó el IPSI correspondiente que supuso 0,25 que son ganas de molestar, ya que la burocracia y el papeleo seguro que costó más.

Por todo esto, no parece conveniente pedir artículos por correo ya que, al tener que soportar los mismos trámites que para un contenedor de televisores, sería más rápido, fácil y barato pedir los encargos por alguna de las empresas de mensajería existentes en la ciudad, si no se encuentra el artículo en Ceuta.

Mi conclusión es que todo esto indigna al ciudadano que siente además vergüenza ajena y, desde luego, me sonroja que se permita esta actitud a una sociedad anónima que, llevando la legislación al límite y en mi opinión más allá, asume servicios que no es capaz de prestar con eficacia. Ni siquiera la entrega de correspondencia se realiza en tiempos racionales y ello dejando aparte a los empleados, ya que las responsabilidades van más arriba. Computando todo el tiempo empleado y las cantidades pagadas, un simple Diccionario duplicó su valor para poder llegar a las manos de un ciudadano, tras 17 días de espera.

Pero es que además existen, en mi opinión, motivos para comunicar el caso a las autoridades de competencia. En primer lugar porque el impreso de Correos que anuncia la llegada del envío dice que si el destinatario decide retirarlo “por sus propios medios” debe afrontar nuevos trámites previo “pago de los derechos de administración correspondientes”, todo lo cual resulta realmente disuasorio. Podríamos estar ante un abuso de posición dominante, ya que son afirmaciones de la sociedad anónima Correos que tiene en su poder el paquete en condiciones de privilegio. Además, también sería preciso estudiar si existen prácticas restrictivas de la competencia, al marginar, de facto, a los que se llama en el impreso “representantes aduaneros diferentes de Correos”. De esta forma, quizás intentan evitar que se recurra a los tradicionales Agentes de Aduanas que, en general, venían desarrollando eficazmente su labor y ocupándose, tanto de la tramitación del IPSI como del propio despacho aduanero, liberando al destinatario de engorrosas gestiones.

Es necesario añadir que la Comisión Nacional de Mercados y la Competencia (CNMC) sucesora de la Comisión Nacional de la Competencia (CNC) tan conocida en Ceuta, ha incoado algunos expedientes en otros temas a Correos,

tanto por las mencionadas prácticas restrictivas de la competencia, como por abuso de posición dominante, en un caso con multa de 8,17 millones de euros.

Estimo que es la Ciudad Autónoma la que debe enfrentarse a la situación decididamente y en el plano jurídico, porque así se convertiría de una vez en la defensora activa de los derechos de los ceutíes y de su Régimen económico-fiscal (REF). En mi opinión, el citado REF está siendo restringido continuamente, convirtiendo a los que aquí vivimos en ciudadanos al menos de cuarta categoría que deben sufrir, no solo esos retrasos imperdonables en cosas tan sencillas, sino decenas de situaciones que ralentizan y ponen en peligro la actividad económica y social de una ciudad maravillosa, a pesar de todo.

La frontera ignorada

30 de mayo de 2009

La tragedia ocurrida en la frontera con Marruecos que produjo muertos y heridos en una de las temidas *avalanchas*, ha generado informaciones en los medios de comunicación internacionales sobre las condiciones que deben soportar los porteadores marroquíes –hombres o mujeres- y las fuerzas de seguridad de uno y otro país, que trabajan todos en condiciones muy duras.

No cabe duda que lo más doloroso de este asunto son las muertes. Y la rápida reacción de la Ciudad Autónoma en la repatriación de las mujeres fallecidas, ha sido de justicia. Pero añadir que, por mucho que se haga por mejorar la imagen de Ceuta en el exterior, de vez en cuando sucede algo con trascendencia general y todo se viene abajo de nuevo. Desde el motín de los inmigrantes del Ángulo en 1995, en que Ceuta salió tan perjudicada, ocurrieron docenas de casos en que la opinión pública nacional debe asistir a escenas impensables en el resto de España que, algunas veces, son magnificadas por determinados medios de comunicación.

Decía en el artículo de junio de 2007 *“Dejados de la mano de Dios”* que este bombardeo continuo de noticias es el que recibe ese ciudadano español o extranjero y, como consecuencia de ello, considera a Ceuta como una ciudad conflictiva, abandonada, soportando tensiones con Marruecos, agobiada por la presión migratoria y las avalanchas de viajeros del verano, insegura, nido de contrabandistas o narcotraficantes, racista y llena de militares, policías y guardias civiles que son imprescindibles para garantizar la inestable seguridad. Y continuaba: *Aceptando que ello, lamentablemente, es así y conociendo que la realidad es bien distinta, cabría preguntarse qué hacemos en Ceuta para rectificar esa imagen negativa, divulgando la verdad sobre la ciudad con sus luces y sus sombras, porque también he visto algún documental que nos presenta como una villa idílica, con personajes también seleccionados pero al revés y ocultando lo que debía ser expuesto como un dato positivo.*

Pues lo cierto es que hacemos muy poco. Esto de la imagen exterior es un asunto de los que llamo estratégicos, que daría beneficios a medio o largo plazo y es una iniciativa que tiene como destinataria a gentes que viven lejos y, desde luego, que no votan en Ceuta. Pero aquí tenemos la ventaja que la ciudad se presta a ser expuesta en imágenes y los medios de comunicación pueden presentarla como es, casi sin necesidad de utilizar palabras.

Fronteras

En abril de 2008, en un artículo titulado *De aduanas y polígonos*, escribí que *Benzú era el corredor alternativo que descongestionaba algo el Tarajal. Pero, en vez de dotar a este paso fronterizo de instalaciones adecuadas, al menos como las existentes al otro lado, se optó por clausurarlo con lo que se cortaban, de una tacada, también las excelentes relaciones mantenidas tradicionalmente con Beliounech, pueblo marroquí que había visto crecer su población con el comercio irregular. Y en esto vamos a contramano porque, en vez de potenciar esta costa y tratar de unir nuestra carretera a la marroquí para habilitar un nuevo paso de vehículos, hemos abandonado unas posibilidades turísticas y económicas importantes.*

En realidad, al existir ya un solo paso, la frontera de Bab Septa es un grano infectado en el renovado norte marroquí y la del Tarajal significa, conjuntamente, el grave problema y también la salida económica para Ceuta. Ambas partes se lamentan de una situación de hecho que aporta una imagen negativa a los dos países implicados. Quizás por eso, las instalaciones de

una y otra parte son viejas y están mal cuidadas, como si ambas naciones quisieran ignorarlas, demostrar su indiferencia ante la incómoda situación.

Marruecos debe pasar desde el *Ceuta no existe* a comprender que es necesario aceptar una evidente realidad que ha de ser ordenada con rapidez. Madrid y Rabat podrán firmar un acuerdo e impartir las directrices generales, pero son las autoridades a un lado y otro de la frontera las que, conociendo a fondo el problema, deben iniciar un franco diálogo para encontrar soluciones, sobre todo al paso de porteadores, garantizando la seguridad de estos y mejorando la imagen que se recibe al transitar de un país a otro. Y, desde luego, la Unión Europea colaboraría con entusiasmo a nivelar la calidad de las instalaciones a ambos lados de la frontera, filosofía perseguida por la llamada *política de vecindad*, aunque para ello Marruecos deba aceptar que *Ceuta existe* en el confín norte del reino.

La necesidad es la que empuja a los porteadores marroquíes, hombres y mujeres, a cruzar hacia Ceuta cada día para ganar cantidades muy modestas y esto no va a cambiar con la entrada de Ceuta en la Unión Aduanera, por lo que Marruecos y España deben abrir pasos cómodos y seguros para esos ciudadanos que dejarán de venir, solo cuando encuentren trabajo adecuado en su tierra. Porque ni la Aduana Comercial de parte marroquí en la frontera, nunca pedida por escrito que se sepa, ni la incorporación de Ceuta a la Unión Aduanera, producirán un cambio en la situación fronteriza. Y la entrada de esta ciudad en la citada Unión Aduanera es un tema complejo que debería ser estudiado.

Lo de siempre

17 de agosto de 2010

Algunos expertos anunciaron hace tiempo que se aproximaba otra crisis en las relaciones con Marruecos. Cada presidente del gobierno español ha tenido la suya y, a veces, dos en la misma legislatura. Pero España tiene a sus expertos en política exterior con el Magreb en destinos lejanos, mientras manda a estos países diplomáticos que serán magníficos, pero que no hicieron el *master* en el peculiar estilo de la diplomacia marroquí, ministerio que no olvidemos depende directamente del Rey.

Hay diversas teorías sobre como empezó la crisis primavera-verano 2010, que culminó con el corte de la frontera de Melilla y la intervención del Rey de España, mientras el Ministro Moratinos estaba no se donde. Lo de la policía, cartelitos en la aduana marroquí, carteles en la frontera y otros detalles pueden ser, simplemente, señuelos. Por otra parte, la interrupción del comercio y servicios con la ciudad norteafricana, produjo tres grandes perjudicados, los empresarios o habitantes en general de Melilla y los proveedores marroquíes.

Si se hubiera actuado con reflejos ante una crisis docenas de veces anunciada, España habría reforzado el servicio fletando un barco diario, estableciendo con toda urgencia un puente marítimo desde la Península con Melilla para que los empresarios tuvieran mercancías, perecederas o no, y a los consumidores o empresas no les faltaran productos. No importa el costo ni el tiempo, se trata de acudir en auxilio de una ciudad española sitiada comercialmente y, de paso, dar ejemplo de decisión.

Los más perjudicados entonces serían los empresarios marroquíes de quién casi nadie habla por cierto y, desde luego la economía del país vecino. Cientos de proveedores marroquíes habrán sufrido incontables pérdidas y están amenazados con una escalada de las mismas. No hablemos si la prohibición de pasar a España afecta a empleadas de hogar o trabajadores en general. Es preciso recordar que, hasta que las inversiones realizadas en el norte de Marruecos den sus frutos, Ceuta y Melilla siguen siendo los dos polos de desarrollo y atención sanitaria e infantil del Rif y la Yebala.

Reflexiones sobre la frontera

27 de enero de 2014

Siempre me ha interesado tomar el pulso a la situación de la frontera en cada época y estudiar la evolución de las relaciones entre España y Marruecos en este aspecto. Tanto es así que en tres de mis libros -*Ceuta problemas y soluciones*, *Ceuta en su laberinto* y *Predicando en el desierto*- siempre se incluye un extenso capítulo bajo el título *Ceuta-frontera*. Esto me permitió seguir los cambios en esa importante parte de nuestra ciudad y dejar constancia de los aciertos y errores que se han materializado en cada época.

Lo primero que resulta necesario apuntar es que, según parece, aunque la organización interna fronteriza de parte marroquí corre a cargo de las autoridades provinciales o regionales, las relaciones con Ceuta en este aspecto, dependen directamente de gobierno de Rabat y, por tanto, las pretendidas negociaciones locales deben ser calificadas como *contactos puntuales de bajo perfil*.

Cuando a Marruecos le interesa, como en la Operación Paso del Estrecho, Ceuta está sobre la mesa sin ningún reparo pero en otros casos, con base en la reivindicación existente, no puede hablarse de esta ciudad y esto es algo que no han entendido, o no quieren entender, algunas autoridades españolas.

Las razones históricas de una sinrazón

Desde la independencia de Marruecos en 1956, hay tres hechos que presiden y condicionan todo lo demás, uno de parte marroquí y dos de parte española. En lo que se refiere al Reino de Marruecos, la falta de una Aduana Comercial en lo que llaman *Bab Sebta*, es algo esencial que no ocurre en Melilla, donde pueden despacharse mercancías. Si es necesario buscar algunas razones económicas, deberíamos citar la necesidad histórica de exportar minerales a través del puerto melillense y utilizar éste, pero no cambiaron las circunstancias cuando Marruecos dispuso de sus propias instalaciones portuarias.

En el caso de Ceuta, la justificación de parte marroquí para no instalar una Aduana Comercial como en Melilla, podría estar, aparte de la política, en la competencia que generaría a Tánger el puerto de Ceuta con una Aduana Comercial detrás, ya que el tráfico de camiones Europa-Marruecos podría desviarse con la consiguiente pérdida económica. Por eso, siempre defendí la necesidad de que estos dos grandes puertos del Estrecho -Ceuta y Tánger- llegaran a acuerdos para que se produjera una competencia ordenada. Pero esta supuesta explicación no tiene sentido desde que Marruecos dispone de *Tangermed* y del antiguo puerto de Tánger, con instalaciones ambos de primer orden.

De parte española hay que citar en primer lugar la desidia en solicitar a Marruecos, directamente o a través de la UE, que instale una Aduana Comercial en su frontera, porque esa petición por escrito, que se sepa, ni se ha producido en Madrid ni ha partido de Ceuta. Esto se complica aún más porque esta última ciudad no pertenece a la Unión Aduanera por la desidia de unos y otros, con lo que su citada Aduana es atípica dentro del contexto europeo. Todo adobado por la tradicional posición de la diplomacia española de no tocar el tema de Ceuta, para no complicar las cosas.

Y en segundo lugar, es preciso reconocer que fue un grave error municipal promover en unos casos y autorizar en otros, esos polígonos comerciales

junto a la frontera que, además de generar continuos problemas, han quitado a la Aduana española el terreno natural para extenderse, con lo que su perfeccionamiento vendría a costa de costosas expropiaciones.

La frontera en otros tiempos

Las relaciones fronterizas han venido desarrollándose con altibajos a través de los años. Los sucesivos Delegados del Gobierno emplearon diferentes tácticas ante la tradicional falta de relaciones directas con las autoridades marroquíes y la presión de los empresarios de Ceuta que, sin la afluencia de compradores peninsulares por la apertura de la Verja de Gibraltar y la falta de competencia que generó el imparable encarecimiento del transporte marítimo, tuvieron que volverse hacia los clientes marroquíes. Alguno de esos Delegados llegó incluso a dejar su coche oficial y, arropado por gente conocida, entabló contactos informales que desembocaron en buenas relaciones fronterizas. Otros, simplemente recurrieron a Madrid que, como siempre, no quiere problemas o trataron de organizar directamente el tráfico.

Sin embargo, pocas autoridades propias han entendido que las compras realizadas por marroquíes en Ceuta no suponen *contrabando* de parte española, sino ventas a extranjeros que pagan sus impuestos y generan beneficios, también para la Ciudad Autónoma a través, primero del Arbitrio y después del IPSI. Igualmente, muchos responsable políticos aplicaron a estos humildes compradores nombres curiosos como un Delegado del Gobierno que los llamaba *salidores* para diferenciarlos de los que traían cosas o venían a trabajar a los que llamaba *entradores*. Después hizo fortuna el nombre de *porteadores* y todo para no llamarlos *clientes de mayor*, si se les quiere diferenciar de los que vienen con su coche y su familia que serían *clientes de detall* o clientes a secas.

La última crisis grave

Si tuviéramos que buscar un antecedente en lo que ocurre ahora, deberíamos remontarnos a 2002, hace doce años, en que llegaron instrucciones de Madrid para impedir el paso de mercancías hacia Marruecos. El Delegado del Gobierno de entonces comentaba en privado que obedecía órdenes y, con ese antecedente, puso en marcha un dispositivo que pretendía cortar las relaciones comerciales de Ceuta con su hinterland marroquí. Entonces

se generó una situación parecida a la actual, aunque las circunstancias eran diferentes ya que no estaban instaladas en Ceuta las grandes empresas de distribución y, por tanto, no existía el movimiento actual de clientes particulares que ha generado la presencia de esas marcas tan conocidas.

Entonces y ya en 2003, elaboré un llamado *Informe sobre las restricciones impuestas por España a las exportaciones no reguladas a Marruecos* en el que se decía que España exportaba a Marruecos entre 2.600 y 3.000 millones de euros al año, 1.600 millones aproximadamente a través de exportaciones oficiales y de 1.000 a 1.500 millones según las fuentes, por exportaciones *no reguladas*, desde Ceuta y Melilla, por lo que la cifra de Ceuta podría rondar, en 2003, los 500 a 750 millones de euros. Ese negocio se realizaba a través de unos 30.000 marroquíes que cruzaban cada día la frontera y se les llamaba *no reguladas* al no existir Aduana por parte de Marruecos.

Se añadía en el Informe que las autoridades marroquíes venían tolerando este tráfico porque, según cálculos conservadores, daba ocupación a unas 25.000 personas en una región de Marruecos muy deprimida. Se añadía que gran parte del norte de este país vive directa o indirectamente del citado tráfico de mercancías desde Ceuta y Melilla.

Antes de 2003, las autoridades marroquíes pasaban por épocas en que imponían restricciones a este tráfico, con base en que se perjudicaba a industrias propias, al empleo y al mismo Estado, que dejaba de percibir aranceles de aduana. Los empresarios españoles, consideraban esta reacción como normal, al tratarse de un país que recibe gran cantidad de productos que entran irregularmente, desde su punto de vista. Incluso en Ceuta y Melilla se aceptaba con naturalidad, pero con preocupación, estos esporádicos cortes del tráfico citado. No obstante, la mencionada presión de sus propios súbditos llevaba a la restitución de la situación habitual.

Sin embargo, a partir del verano de 2002 y de forma incomprensible, las autoridades aduaneras y policiales españolas de Ceuta, comenzaron a establecer restricciones a la salida de mercancías hacia Marruecos, a pesar de que este negocio suponía más del 50% de las transacciones comerciales de Ceuta (algunos llegaban a cifrarlo hasta en el 80%) y aportaba unos 45 millones de euros a las arcas municipales de esta ciudad, a través del impuesto local llamado IPSI.

Las referidas autoridades españolas establecieron restricciones horarias en el Tarajal, procediendo en muchos casos a decomisar mercancías en territorio español a los llamados *portadores* marroquíes, mediante las oportunas Actas, a pesar de que las compras habían sido legalmente hechas a establecimientos españoles abiertos al público, que pagaron sus impuestos y los derechos municipales de entrada en un territorio franco.

La consecuencia fue que la actividad comercial se redujo drásticamente y las compras de los empresarios de Ceuta a los exportadores comunitarios en general y españoles en particular, disminuyeron de forma considerable por la incertidumbre que exista, comunicando la situación de crisis a toda España.

Se añadía que el Gobierno español se comprometió a subvencionar a Ceuta y Melilla por las diferencias que pudieran tener cualquiera de las dos ciudades en las recaudaciones del impuesto local a la importación llamado IPSI, a causa de la baja de ventas por los comerciantes. Esto quiere decir, no solo que las instrucciones venían de Madrid o son conocidas allí, sino que el Ministerio de Hacienda compensaba y sigue compensando las pérdidas de las Administraciones locales, con lo que la Ciudad Autónoma de Ceuta no aborda estos problemas como propios.

Quizás todo partió a raíz de la publicación de un Informe elaborado por la Cámara de Comercio Americana en Marruecos. Dicho Informe estimaba que el comercio atípico de Ceuta y Melilla ascendía a 1.500 millones de euros (más de 15.000 millones de dirhams) con firmas perjudicadas como *Good Year*, por lo que no debemos descartar gestiones subterráneas de los *lobbys*.

El problema, como siempre, fue cediendo con el tiempo hasta casi *normalizarse* pero, como en el caso actual, siempre quedaba la amargura de pensar que, desde España, se hace el trabajo incómodo a un país que no tiene Aduana Comercial y debe controlar su tráfico fronterizo, sin ayuda de una ciudad a la que no reconoce y con la que no quiere dialogar oficialmente.

Otra vez suenan las alarmas

Como hemos visto, los problemas en la frontera no son nuevos y aparecen y desaparecen con cierta frecuencia. Sin embargo, últimamente están

reavivándose los conflictos, con la aparición de varios hechos novedosos como la remodelación de las instalaciones marroquíes en la frontera, el creciente tráfico de compradores particulares hacia Ceuta, la presión de los inmigrantes, el temor a actos terroristas, diferentes formas de delincuencia y otras circunstancias.

Los medios de comunicación señalan, casi unánimemente, la difícil situación fronteriza calificándola de caos, vergüenza, decomisos, desesperación, temor, altercados, concentraciones, almacenes patera, desorden, indignación de vecinos, avalanchas, detenidos, controles que obstaculizan la entrada, accidentes en la escalera y otros titulares que indican que algo raro y grave está pasando. Por ello, vale la pena sacar enseñanzas de esos tiempos pasados descritos y reflexionar sobre la incidencia que todo esto está teniendo en la vida económica y social de Ceuta y su entorno.

Debemos tener en cuenta que en Ceuta, al ser territorio franco, es libre la entrada, salida, tránsito y transbordo de mercancías, aunque con los controles de los servicios de aduana. Pero, en cualquier caso, no hay pago de aranceles ni a la entrada ni a la salida y es necesario recalcar esto. Por otra parte, respecto a las compras de marroquíes en comercios de Ceuta para después pasar las mercancías a Marruecos, fueron descritas con gran realismo en el Real Decreto 1802/1995, de 3 de noviembre, al decir que *“las ciudades de Ceuta y Melilla están ubicadas en un entorno atípico en el que, por su condición de territorios-frontera, se dan características comerciales especiales: de una parte, el hecho de que la distribución comercial de los equipos, aparatos y materiales que se realiza en las ciudades mencionadas no siempre tiene como destino el territorio español, como a efectos de la remuneración exige la Ley, sino que, en parte, tiene como destinatarios a residentes en Marruecos, que adquieren dichos objetos en Ceuta y Melilla para introducirlos en el citado país; ello supone que parte de la distribución comercial efectuada en las ciudades mencionadas finalmente se destina a un tercer país. De otra parte, la dificultad de cuantificar documentalmente el flujo de dichas mercancías hacia ese tercer país al no existir aduana de parte marroquí donde declarar las expediciones”*.

En esta ocasión de 2014, no sabemos si se recibieron órdenes de Madrid como en 2003 o estamos ante iniciativas locales

Refrito fronterizo

30 de diciembre de 2014

Da pena reconocer que los problemas de Ceuta siguen siendo casi los mismos a través de los años y, si hay algún cambio, es a peor ya que llegan políticos que pretenden solucionar cosas aplicando medidas supuestamente nuevas que resultan inadecuadas o perjudiciales. Ya en abril de 2008, a través del artículo *"De aduanas y polígonos"* decía que *"cuando regresé a Ceuta después de los estudios, ya estaban sobre el tapete los asuntos de la frontera, la aduana nuestra, la marroquí y la necesidad de crear polígonos industriales sin que terminaran siendo comerciales puros. Después, con 12 años a las espaldas presidiendo la Cámara de Comercio y la Confederación de Empresarios, he visto de todo. Un delegado del gobierno recién llegado arreglaba el problema en quince días, alguien apostaba por potenciar Benzú, otros querían un polígono totalmente industrial lindando con Marruecos, había quién deseaba reservar esos terrenos para la ampliación de la futura Aduana comercial y todos se preguntaban por qué Melilla tenía esta instalación administrativa de parte marroquí, y Ceuta no"*

Otros problemas continuaban intactos a través del tiempo como los transportes marítimos, donde se han producido todavía más desastrosos como la propuesta de crear una naviera municipal, tratar de establecer las rotaciones que deben hacer las compañías que son autónomas en esto, crear comisiones milagrosas y siempre en la más completa desunión, fundamentada a veces en intereses cruzados.

También hace seis años escribía que *"en esto de los espacios fronterizos, como en tantas cosas, ha faltado una planificación seria y consensuada con los ciudadanos, organizaciones y operadores locales. Así se han ido tomando decisiones, cuando menos discutibles. La zona de expansión de una futura Aduana internacional se dedicó a construir varios polígonos industriales que pronto pasaron a ser comerciales, todos a la vista de Marruecos. Antes, los compradores marroquíes se distribuían por toda la ciudad, pero de pronto se produjo tal concentración, que en Marruecos comenzaron las infundadas acusaciones de contrabando. Infundadas porque el tráfico lo hacían sus ciudadanos y, además, estos no podían pagar aranceles porque no había aduana donde hacerlo."*

Benzú –continuaba el artículo– era el corredor alternativo que descongestionaba algo el Tarajal. Pero, en vez de dotar a este paso fronterizo de instalaciones adecuadas, se optó por clausurarlo con lo que se cortaban, de una tacada, también las excelentes relaciones mantenidas tradicionalmente con Beliounech, pueblo marroquí que había visto crecer su población con el comercio irregular. Y en esto vamos a contramano porque, en vez de potenciar dicha costa y tratar de unir nuestra carretera a la marroquí, hemos abandonado unas posibilidades turísticas y económicas importantes".

“Así se da la paradoja –concluía– que, mientras Marruecos apuesta por su costa atlántica con nuevas carreteras, autopista, el puerto Tangermed, zonas francas y hasta puede que una base naval, nosotros renunciamos a las posibilidades de un área estratégica única, con un atractivo turístico de primer orden, para convertirla en la trastienda de la ciudad, cuando debía ser una de sus fachadas principales”.

Efectivamente, otro visionario delegado del gobierno cerró el paso de Benzú en vez de dotarlo convenientemente y, por pura lógica, colapsó el Tarajal agravando los problemas a los que estamos asistiendo. Ahora, algunos se han acordado de que existe un posible paso complementario que debería potenciarse y, los que tienen que tomar decisiones estratégicas, debían solicitar incluso la conexión por carretera con la autopista que conduce al sur de Marruecos por vías rápidas.

La Aduana, ese espejismo

Respecto a la Aduana Comercial continúa la pasividad absoluta y un reciente informe del *Instituto Elcano* sobre Ceuta es muy crítico respecto a la situación actual. En efecto, ciudadanos comunitarios somos tratados, desde el punto de vista aduanero, peor que los de un tercer país: los envíos de correos y agencias son una odisea, es imposible matricular un coche en la Península, el desarrollo industrial es imposible en Ceuta, las mercancías no pueden devolverse de forma sencilla etc. Por eso decía hace seis años que *“aquí seguimos, hablando de la Aduana comercial con Marruecos, mientras nadie puede demostrar que se ha pedido realmente por escrito su implantación, ni a España ni a la Unión Europea, para conseguirla más adelante a través de las negociaciones que procedan. Ceuta, que no administra sus espacios geográficos, sigue apareciendo ante Marruecos como una fuente de problemas, porque casi nadie dice claramente que se está atendiendo a miles de enfermos cada año sin cargo alguno, que muchos niños del otro lado de la frontera viven en Ceuta a cargo de un elevado presupuesto que pagamos todos, que otro importante colectivo trabaja en la ciudad y, además, que esos porteadores concentrados por nosotros en el Tarajal, llegan cada día a buscarse un medio de vida que seguramente no encuentran en su país”.*

Incluso, añadía que *“cuando siendo ministro Rodrigo Rato visitó Ceuta, parece que se quedó sorprendido al enterarse que Marruecos no tenía Aduana comercial en su frontera con esta ciudad española. Cuando en 1994 expliqué esta carencia en la Dirección General correspondiente de la Comisión Europea en Bruselas, reconocieron que tampoco estaban informados de esta circunstancia. En realidad, sigue pareciendo extraño que dos países vecinos y amigos, permanezcan todavía aislados económicamente, mientras uno de ellos se queja del contrabando que hacen sus súbditos por un paso fronterizo en el que no es posible pagar aranceles de aduana”.*

“Nuestra ceguera e inactividad ante los problemas estratégicos a que me refería – terminaba- es endémica porque es preciso ampliar la colaboración con Marruecos a otros asuntos, en vez de poner trabas, controles y cierres en la frontera. Hemos construido dos helipuertos, uno en Ceuta y otro en Algeciras para nada. Al no tener prevista la continuidad de las compañías antes de hacer la inversión correspondiente, ambas instalaciones están sin uso civil y produciendo cuantiosos gastos, pero no hubo preocupación en ir más allá para dotar a Ceuta de conexiones aéreas imaginativas”.

Por eso, hace ocho años en otro artículo titulado *“Marruecos: el norte se incorpora al desarrollo”* decía que *“es necesario poner en servicio internacional el aeropuerto de Tetuán. Nuevamente, Ceuta puede ser la que aporte un tráfico continuado que permita la utilización inmediata de las instalaciones. Un autobús lanzadera precintado aportaría diariamente al menos un avión de residentes o empresarios españoles que van o vienen y que utilizarían el viejo Sania Ramel, en vez de las complicadas combinaciones actuales. Y los helicópteros de Ceuta volando entre esta ciudad, Tetuán, Tánger, Algeciras y Gibraltar, completarían la red de conexiones rápidas y serían rentables”.* Incluso me referí en otras ocasiones a una conexión entre Ceuta y Tánger para salvar también el problema de la inexistencia de Aduana Comercial de parte marroquí en el Tarajal. Hasta Gibraltar, a través de FRS, tiene sus viajes habilitados entre la Roca y la ciudad marroquí.

Volviendo a la Aduana de El Tarajal, debemos tener en cuenta que, cuando se imponen restricciones al tráfico de mercancías y, sobre todo, al paso de ciudadanos que vienen con sus coches a comprar como simples turistas, se está atentando contra la economía y el empleo en la Ciudad, a pesar de que el gobierno local no se pronuncia con energía. Y no se pronuncia con energía, porque Madrid compensa la pérdida de arbitrios, mientras a los comerciantes y otros empresarios no les compensa nadie las pérdidas de negocio.

En otro artículo de julio de 2008 titulado *“De la frontera y los empresarios”* decía que *“hay ciudades aburridas, pero desde luego Ceuta no lo es. Aquí entre la frontera, los inmigrantes, los sucesos de Marruecos y las noticias o rumores políticos comunes con otras regiones, estamos entretenidos. Pero la realidad es que muchos de esos temas que se presentan cada día afectan de forma significativa a la economía local y esto, en una ciudad sin más recurso que los presupuestos públicos, un puerto sin hinterland, la construcción o el comercio en declive y un incipiente turismo, es realmente grave”.*

Como demostración de que en Ceuta los problemas no se solucionan, sino que se agravan, decía hace más de seis años en El Faro que *“un interesante reportaje de Francisco M. Enjuto en este mismo periódico, explicaba la grave situación que viven los polígonos de El Tarajal que es tanto como decir la actividad comercial con Marruecos. Allí coinciden sucursales de empresas del centro con establecimientos exclusivamente dedicados al comercio con el vecino país. Y hay que distinguir las limitaciones existentes en la actualidad, según su origen”.*

“Por un lado -según el artículo- Marruecos viene estableciendo restricciones al paso de mercancías. Esto ha existido siempre y es algo a lo que el país magrebí tiene

derecho, pues ese tráfico es contrabando desde su punto de vista. Lo que no parece de recibo es la ausencia de una Aduana Comercial donde el que transporta esos productos pueda pagar los aranceles correspondientes. Esto es como poner puertas al campo, es decir, suprimir las relaciones comerciales entre dos países, una misión imposible, sobre todo si de esas relaciones depende la subsistencia de gran parte de la zona norte marroquí”.

Y añadía entonces que, “junto a estas medidas de control de parte marroquí, existe otra actuación de parte española que está limitando desde hace tiempo y sensiblemente, las transacciones comerciales que se vinieron desarrollando desde 1956 sin problema alguno. Esto es incomprensible para muchos porque, según cálculos conservadores, la cifra que se vende al año a Marruecos desde Ceuta se eleva a 600 millones de euros. Suprimir estos ingresos a una ciudad de 70.000 habitantes, supone afectar de manera inmediata a empresas de primera línea, trabajadores de los polígonos y, posteriormente, a comercios tradicionales y a toda la ciudad, incluidos los funcionarios. Es una cascada de perjuicios que terminará perjudicando al conjunto de los ciudadanos”.

“Capítulo aparte es la propia Ciudad Autónoma que ya está recibiendo subsidios de Madrid y tendrá que recibirlos cada vez más importantes, para compensar la diferencia de ingresos por IPSI que esa pérdida de ventas genera”.

“La verdad es que resulta difícil de explicar que sea España quién establezca estas restricciones a la salida de productos que son mayoritariamente españoles y adquiridos legalmente en comercios establecidos en territorio español y que pagan sus impuestos, incluido el IPSI que sostiene gran parte de los servicios públicos de la Ciudad Autónoma”.

“Se supone –concluía el artículo citado– que los funcionarios o agentes que vienen a Ceuta son instruidos en el régimen de territorio franco que tiene la ciudad (libertad de entrada, salida, tránsito y trasbordo de mercancías), en que la mayoría de los 30.000 visitantes que llegan cada día vienen a comprar y son clientes que contribuyen a sostener los niveles de empleo y a mantener indirectamente los presupuestos de la Ciudad Autónoma. Seguro que les explican la difícil situación que vive Marruecos al otro lado de la frontera y que Ceuta debe ser la primera interesada en que se mantenga un cierto nivel de vida en el norte del vecino país por razones de seguridad propia”.

Desde el Informe hasta hoy

La situación entonces era tan angustiosa como la de ahora y, por ello, la Federación de Comercio de Ceuta redactó en octubre de 2003, un *INFORME SOBRE LAS RESTRICCIONES IMPUESTAS POR ESPAÑA A LAS EXPORTACIONES NO REGULADAS A MARRUECOS* que facilitaba cifras, denunciaba el asunto y proponía soluciones. En el capítulo de conclusiones se decía, hace once años, que *“de persistir esta situación en Ceuta y extenderse posteriormente a Melilla, cientos de exportadores españoles y comunitarios resultarían seriamente afectados. Una reducción entre el 60 y el 90% de las exportaciones a Marruecos, puede acarrear graves consecuencias a numerosos fabricantes y almacenistas de España”*.

“Además –apostillaba el Informe- resulta cuando menos sorprendente que se establezcan compensaciones a los Ayuntamientos respectivos por las bajas en las recaudaciones del Impuesto local IPSI y, en cambio, no esté prevista ninguna partida para ayudar a los exportadores afectados ni a los comerciantes locales por unas medidas tan inexplicables. Tampoco se ha previsto un Plan de Reconversión del comercio local o de los exportadores o fabricantes españoles afectados”.

Ya en el momento actual, el pésimo funcionamiento de la frontera, trae consigo no solo los problemas de aglomeraciones, *plantos*, cortes, cambios incomprensibles en el IPSI y otros problemas, sino que además, por la nueva orientación económica de la ciudad que se basa en la instalación en Ceuta de grandes empresas de distribución que crean numerosos empleos, dicho problema puede complicarse. Esas marcas de ámbito internacional –en cuya llegada a nuestro mercado intervenga con muchas de ellas- han venido para atender a esos miles de turistas marroquíes y miembros del Cuerpo Diplomático acreditado en Rabat que nos visitan, por lo que cerrarían sus puertas, si esos miles de visitantes optan por no venir a la vista de las incomodidades que les provocamos. Y entonces la baja de la recaudación por IPSI se desplomaría y, lo que es más grave, los niveles de empleo. Esto es extensivo a los comercios locales, bares, restaurantes, hoteles y otros.

Cuando a veces me consultan, a título personal, sobre las posibles soluciones que tiene la angustiosa situación actual, en la que Ceuta tiene afectados negativamente sus puntos de llegada y salida, uno por los elevados precios del transporte y otro por la caótica situación de la frontera y su carretera

de acceso, siempre digo que el problema excede lo local donde no hay voluntad de encontrar soluciones. Por ello, resulta imprescindible nombrar un negociador, con poderes a nivel nacional y comunitario, que explique lo que está pasando aquí, los perjuicios que se causan, la necesidad de respetar la legislación vigente y todo desmontando las excusas de la inmigración ilegal, los peligros para la seguridad y otros conceptos que deben ser corregidos sin afectar a los ciudadanos y la economía.

Como conclusión, es evidente que los grandes problemas que aquejan a Ceuta se repiten machaconamente a través del tiempo, cuando no se agravan. La lógica llegada de nuevos funcionarios hace que se encuentren con situaciones extremas que muchas veces creen nuevas, pero que son viejas. Tan viejas como la ausencia de un Plan Estratégico de futuro, pensado para una ciudad que alberga al menos cuatro comunidades distintas que, lamentablemente y por culpa de los sucesivos gobiernos, no tienen el mismo acceso a la cultura, barrios con dotaciones lógicas, ni idéntico nivel de oportunidades.

Para consultar los textos citados y otros con relación al tema, ver las obras *“Ceuta, problemas y soluciones”* (1997), *“Ceuta en su laberinto”* (2005) y *“Predicando en el desierto”* (2010).

5 de mayo de 2013

Nuestro hombre pasó el *punte* de mayo en su tierra, con una breve escapada a Marruecos para visitar una biblioteca excepcional y una organización benéfica que reparte alimentos a 500 familias cada día del año, todo en Tetuán. Regresó a Ceuta gratamente impresionado de lo que había visto en la ciudad vecina, avanzó por la Aduana marroquí que se está renovando completamente dejando en ridículo a las instalaciones españolas y después pasó a España a través de dos carriles de control, tanto en el caso de la Policía Nacional, como de la Guardia Civil.

Cuando enseñó el pasaporte, abrió el porta-maletas y después de saludar a los agentes, se dirigió despacio a la rotonda, miró con descuido el mismo cartel de siempre anunciando una “Cabililla” que no existe, un Ministerio que no existe y una moneda –la peseta- que no existe y enfiló la imponente carretera que conducía al centro.

Al día siguiente, Adalberto debía salir de viaje de nuevo con su esposa en el coche, esta vez hacia la Península y eligió un barco por la tarde. Prusiano con la puntualidad, había llegado con mucho tiempo, sacó la tarjeta de embarque y, tras aguantar a varias vendedoras ambulantes que golpeaban en los cristales, se percató que confluían dos colas en un mismo carril. Cuando llevaba un rato avanzando muy lentamente, pudo observar que los vehículos de ambas navieras se unían en la mencionada única vía disponible. Los conductores se miraban entre sorprendidos e indignados, pero guardando la calma.

Adalberto pudo ver con sus propios ojos que había un solo guardia civil muy joven, un perro husmeando cada coche y un carril. Cuando el agente observaba algo sospechoso y dedicaba tiempo al registro, no pasaba el vehículo fuera de la zona para dar paso a otros, sino que se centraba en su trabajo sin tener en cuenta a los sufridos contribuyentes que podían perder el barco. La verdad es que no había más guardias a la vista, así que poco podían ayudar al del perro. Si éste retrocedía, el *civil* pasaba al siguiente.

Cuando nuestro hombre estuvo a la altura del guardia, intercambiaron unas palabras que Adalberto no quiso contar después, le dio paso sin inspeccionar el porta-maletas y salió disparado hacia el barco. Unos empleados de la compañía, muy nerviosos por el retraso, le marcaron el camino y de pronto se detuvo ante varios agentes de la Policía Nacional que mantenían en uso tres carriles. Muy amables, le preguntaron si era de Ceuta y después de contestar afirmativamente, lo dejaron pasar y el coche penetró en la rampa con gran alivio por su parte. Fue en ese momento cuando oyó al oficial encargado de aquella zona que señalando el coche, decía a un marinero “*Este es el último, vámonos*”.

Adalberto aparcó en la bodega medio vacía y preguntó a su mujer qué habría sido de los que venían detrás. Después, ya en el salón del barco, comentaron la difícil situación de Ceuta y lo poco que se hace por mejorarla. Dieron un repaso a los organismos públicos que, entre el cierre a las 12 y posterior puente, facilitaron la salida de funcionarios a consumir a otras tierras; comentaron lo ventajoso que era la devolución del IVA para potenciar los comercios peninsulares, recordaron huelgas y presiones -con la pasividad de las autoridades- que impidieron la apertura en sábados y fiestas, lamentaron no haber acudido días atrás a la inauguración de una exposición de pintura en Tetuán porque la cola de coches estaba en Juan XXIII y, ya a la vista de Algeciras, decidieron relajarse y olvidar.

La ciudad de los cinco controles

Quizás sea exagerado decir que tenemos cinco aduanas, pero al menos “disfrutamos” de cinco controles aduaneros. La Aduana de Algeciras es el principal y, aunque las molestias que producía han bajado de tono, aún hay que hacer colas y las mercancías procedentes de Ceuta son sometidas a rigurosos controles. En el Tarajal hay otros de los citados controles, uno de entrada y otro de salida por razones obvias. Pero es que en el puerto de Ceuta, vuelven a repetirse las paradas para registros selectivos tanto a la salida de Ceuta como a la entrada. Y esto en un territorio franco.

La Ley de Bases de 22 de diciembre de 1955 de Régimen económico de Ceuta y Melilla estableció que Ceuta era un Territorio Franco cuando dijo que *“en dichos territorios, comprendidas las ciudades y puertos respectivos será libre la entrada, salida, tránsito y transbordo de mercancías, conforme a las Leyes y con el control de los servicios de Aduana”*. Estas últimas ocho palabras *“con el control de los servicios de Aduana”* son, en mi opinión, las que han desvirtuado todas las concesiones anteriores.

Habría sido lógico que se establecieran chequeos para que los productos que se importaran o exportaran fueran de lícito comercio y para llevar un control estadístico, pero la realidad es que las importaciones o exportaciones sufrieron tantos controles que los operadores económicos utilizaron el territorio franco de Ceuta solo lo imprescindible. Las sucesivas Circulares de Aduanas mermaron aún más la capacidad de suministros a buques y Ceuta pudo ver como la flota pesquera española de retiraba para hacer sus compras en Gibraltar y otro tanto ocurría con los buques de carga que consideraban imprescindible realizar abastecimientos de importancia.

Lo que funcionó perfectamente para los residentes fue el régimen fiscal que, con algún altibajo, fue aplicado en su integridad. Pero esas ventajas, con ser importantes, no justifican la llegada de capitales para atender inversiones

foráneas, por lo que Ceuta sigue pendiente de la gran transformación que relance su economía.

Se pide una nueva Aduana

Parece existir unanimidad en que la Ciudad quiere que Marruecos establezca una Aduana Comercial en su frontera con Ceuta. Este tipo de servicio existe en Melilla de parte marroquí funcionando a pleno rendimiento, por lo que no parece que su inexistencia se deba a motivaciones políticas, sino más bien a condicionantes económicos.

En efecto, parece que el puerto de Tánger pudiera verse afectado si la apertura de dicha Aduana se lleva a cabo en la frontera marroquí y algunos camiones que hoy utilizan el puerto atlántico se decantan por Ceuta para cruzar el Estrecho en un sentido u otro. Pero en una decisión de este tipo habría que ver todas las ventajas e inconvenientes que pueden producirse antes de mantener una actitud cerrada.

No cabe duda que si nuestra ciudad decidiera incorporarse a la Unión Aduanera, desaparecería para Ceuta uno de los controles, el de la Aduana de Algeciras. Ya no sería preciso controlar el paso de mercancías dentro del territorio comunitario, al existir libre tránsito de las mismas. Y las instalaciones de Europa al sur del continente, tendrían que instalarse precisamente en el Tarajal, lo que previsiblemente obligaría a Marruecos a poner enfrente servicios similares.

Parece lógico pensar que el establecimiento entonces de controles aduaneros en la frontera, produciría para Marruecos varios efectos beneficiosos. En primer lugar, podrían cobrarse aranceles de aduana a todas las mercancías que entraran desde Ceuta hasta producirse el desarme arancelario con la Unión Europea.

Además, Marruecos se convertiría en uno de los principales suministradores de Ceuta y su puerto, con la entrada de divisas que ello supondría para dicho país: pescados incluso para reexportación, materiales de construcción, manufacturas, alimentos en general, toda una serie de productos serían importados regularmente desde el vecino del sur.

Por otro lado, los artesanos marroquíes y los miembros de distintas profesiones podrían realizar en su país trabajos para Ceuta que después serían legalmente importados. Hay distintos oficios subrepresentados en Ceuta y la

Aduana podría propiciar la importación de trabajos terminados que ahora vienen de la Península.

Ceuta, por su parte, saldría igualmente beneficiada de la existencia de Aduana, ya que el puerto tendría entonces un hinterland que lo justificara plenamente, aunque estas instalaciones en Ceuta pueden seguir viviendo sin Marruecos, simplemente potenciando el trasbordo internacional de contenedores y otros tráficos. No cabe duda que una regularización del comercio fronterizo sería beneficioso para ambas partes y Ceuta podría seguir atendiendo a sus clientes de Marruecos pero de una forma normal, lo que produciría tráficos que beneficiarían a transportistas y otros profesionales de Marruecos.

Habría que ver cual es el balance final y a quién potenciaría más en conjunto la medida de regularizar la frontera, pero no cabe duda que nunca existiría la desproporción que ahora hay en contra de Marruecos. En la prensa se han barajado cifras de miles de millones de pesetas que se exportan irregularmente al vecino país que ya pagarían aranceles y, además, estaríamos ante la posibilidad de incrementar considerablemente los importes de productos que entren desde Marruecos a Ceuta.

Y cuando antes del 2.010 las relaciones entre Marruecos y la Unión Europea produzcan la liberalización de aranceles aduaneros, ese tránsito se liberaría igualmente para permitir el libre tránsito de productos a través de la frontera.

La gran decisión

Lo primero que debe hacer Ceuta es decidir si le interesa seguir con el sistema aduanero actual de los cinco controles o integrarse plenamente en la Unión Europea, lo que supone aceptar igualmente las políticas agrícola y de pesca. Si la opción fuera de integración en la Unión Aduanera, sería preciso explicar a Marruecos las enormes ventajas que puede tener una normalización de las relaciones aduaneras en la frontera.

Pero hay que tener en cuenta igualmente que la existencia de una Aduana comunitaria en el Tarajal sería completamente distinta a los controles mencionados de la Intervención del Registro del Territorio Franco de Ceuta, ya que la legislación en materia aduanera de la Unión Europea es muy compleja y debe ser aplicada estrictamente.

Por tanto, también en esta materia, el debate que se anuncia sobre la posibilidad de incorporarnos al sistema aduanero europeo, puede resultar trascendental para Ceuta y en él deben participar los operadores económicos, las fuerzas sociales, los responsables de la política y los ciudadanos en general. Se trata nada menos que de enterrar la legislación que nos otorgó el carácter de territorio franco.

11 de noviembre 2001

De la frontera y los empresarios

Hay ciudades aburridas, pero desde luego Ceuta no lo es. Aquí entre la frontera, los inmigrantes, los sucesos de Marruecos y las noticias y rumores políticos comunes con otras regiones, estamos entretenidos. Y la realidad es que muchos de esos temas que se presentan cada día afectan de forma significativa a la economía local y esto en una ciudad sin más recurso que los presupuestos públicos, un puerto sin *hinterland*, la construcción, el comercio en declive y un incipiente turismo, es realmente grave.

La frontera

Un interesante reportaje de Francisco M. Enjuto en este mismo periódico explicaba el pasado domingo la grave situación que viven los polígonos de El Tarajal que es tanto como decir la actividad comercial con Marruecos. Allí conciden sucursales de empresas del centro con establecimientos exclusivamente dedicados al comercio con el vecino país. Y hay que distinguir las limitaciones existentes en la actualidad, según su origen.

Por un lado, Marruecos viene estableciendo limitaciones al paso de mercancías. Esto ha existido siempre y es algo a lo que el país magrebí tiene derecho pues el tráfico es contrabando desde su punto de vista. Lo que no parece de recibo es la ausencia de una Aduana Comercial donde el que transporta esos productos pueda pagar los aranceles correspondientes. Esto es como poner puertas al campo, es decir, suprimir las relaciones comerciales entre dos países, una misión imposible, sobre todo si de esas relaciones depende la subsistencia de gran parte de la zona norte marroquí.

Las citadas restricciones se han agravaron por los atentados de Casablanca que supusieron una auténtica conmoción en un país que, gracias a su moderación religiosa, se sentía seguro. Y los controles no se limitan a la frontera de Ceuta sino que se extienden a lo largo y lo ancho de todo el reino y por distintos cuerpos y fuerzas de seguridad. Todo esto es lógico.

Pero no olvidemos que, junto a estas medidas de control de parte marroquí, existe otra actuación de parte española que está limitando desde hace tiempo y sensiblemente, las transacciones comerciales que se vinieron desarrollando desde 1956 sin problema alguno. Esto es incomprensible para muchos porque, según cálculos conservadores, la cifra que se vende al año a Marruecos desde Ceuta se eleva a 100.000 millones de pesetas (601 millones de euros). Suprimir estos ingresos a una ciudad de 70.000 habitantes, supone afectar de manera inmediata a empresas de primera línea, trabajadores de los polígonos y, posteriormente, a comercios tradicionales y a toda la ciudad, incluidos los funcionarios. Es una cascada de perjuicios que afectará a todos.

Capítulo aparte es la propia Ciudad Autónoma que ya está recibiendo subsidios de Madrid y tendrá que recibirlos cada vez más importantes, para compensar la diferencia de ingresos por IPSI que esa pérdida de ventas genera.

La verdad es que resulta difícil de explicar que sea España quién establezca estas restricciones a la salida de productos que son mayoritariamente españoles y que son adquiridos legalmente en comercios establecidos en territorio español y que pagan sus impuestos, incluido el IPSI que sostiene gran parte de los servicios públicos de la Ciudad Autónoma.

Se supone que los funcionarios o agentes, que llegan a Ceuta son instruidos en el régimen de territorio franco que tiene la Ciudad (libertad de entrada, salida, tránsito y trasbordo de mercancías), en que la mayoría de los 30.000 visitantes que llegan cada día vienen a comprar y son clientes que contribuyen a sostener los niveles de empleo y a mantener indirectamente los presupuestos de la Ciudad Autónoma. Seguro que les explican la difícil situación que vive Marruecos al otro lado de la frontera y que Ceuta debe ser la primera interesada en que se mantenga un cierto nivel de vida en el norte del vecino país por razones de seguridad propia.

Cuesta trabajo entender, como dicen algunos, que se esté aplicando extensivamente la legislación de contrabando, cuando aquí es libre la importación y exportación de mercancías e incluso no existe Aduana en sentido estricto, según estableció la Ley de Bases. Incluso, ese tráfico fronterizo -como explicó Francisco Olivencia en su artículo titulado "No es contrabando"- está reconocido en el Real Decreto 1802/1995 redactado precisamente para articular un asunto tan específico como las transacciones fronterizas en determinados artículos.

Esta norma que fue negociada con el Ministerio de Cultura durante mi presidencia de la Cámara de Comercio y la Confederación de Empresarios,

vio la luz gracias a las gestiones de los parlamentarios de Ceuta y en ella se explicaba una situación que ahora se desconoce en nuestro territorio. El Real Decreto en cuestión, refiriéndose al tráfico fronterizo, dice textualmente que *“...tiene como destinatarios a residentes en Marruecos que adquieren dichos objetos en Ceuta y Melilla para introducirlos en el citado país; ello supone que parte de la distribución comercial efectuada en las ciudades mencionadas finalmente se destina a un tercer país. De otra parte la dificultad de cuantificar documentalmente el flujo de dichas mercancías hacia ese tercer país al no existir aduana de parte marroquí donde declarar las expediciones”*.

Aquí tenemos una descripción clara del tráfico que se desarrolla en la frontera de Ceuta y reflejado en una norma de suficiente rango como para que sirva de argumento a los que ponen cortapisas a la libre circulación de mercancías, sobre todo porque las restricciones citadas están perjudicando gravemente a la economía de los comerciantes, los empleos de los trabajadores, los ingresos de la Ciudad Autónoma y, no se olvide, a los intereses de los fabricantes españoles y comunitarios en general.

Los comerciantes se organizan

Ante esta situación que tiene otros ingredientes no deseados, los empresarios del comercio decidieron iniciar unas acciones informativas y de estudio del problema para explicar en diferentes foros cual es la situación de Ceuta y arbitrar medidas a corto plazo que eviten la desaparición de empresas y empleos, tanto en Ceuta como en la Península.

Siguiendo los cauces y las organizaciones existentes, se quiere que un problema específico del comercio sea solucionado por los comerciantes y utilizando como armas los datos concretos, informes rigurosos y aplicación de la legislación vigente.

Después de resuelto y encauzado este asunto principal, se podrán estudiar por la Confederación de Empresarios u otras entidades, diferentes medidas aplicables a la frontera que deben considerarse estratégicas y a medio o largo plazo. Pero de momento es imprescindible que los Polígonos comerciales construidos donde nunca debieron estar, gocen de la protección necesaria para que el estatuto que todavía tiene Ceuta de territorio franco, se cumpla razonablemente.

Los americanos opinan sobre Ceuta

Algunos observadores de la realidad económica y social de esta ciudad andaban locos intentando encontrar una explicación a las restricciones impuestas en la frontera de Ceuta por las autoridades españolas. No se entendía muy bien que se limitara un tráfico que produce beneficios, puestos de trabajo e incluso ingresos al Ayuntamiento que, contando con este renglón, se ha comprometido en gastos importantes, sobre todo de personal. Y extrañaba más aún que el Gobierno de la Nación compensara a la Ciudad los ingresos que dejaba de percibir por el impuesto a la importación

Se barajaban varias explicaciones que a algunos no parecían suficientes, como el control de la delincuencia que evidentemente no tenemos que importarla porque la tenemos dentro, la limitación de la inmigración que evidentemente tampoco sirve, la crisis del Perejil y otras razones de menor calado. Lo más chocante es que ese comercio fronterizo beneficia y estabiliza a los habitantes de ambos lados de la frontera y venía practicándose casi desde la independencia de Marruecos en 1956.

Otra cuestión que no encaja es que estas medidas restrictivas al tráfico fronterizo se pusieron en marcha previamente en Melilla y fueron sabiamente suspendidas ante la enérgica actuación de los empresarios con su Confederación al frente. En estos momentos, mientras que en la ciudad hermana la situación es normal, en Ceuta persisten los problemas.

Sin embargo, el pasado mes de enero tuvo lugar un debate sobre el comercio con Marruecos en la emisora Intereconomía de Madrid y en ese encuentro se puso sobre la mesa el Informe elaborado por un grupo de trabajo que, bajo los auspicios de la Cámara de Comercio Americana en Marruecos (AmCham), estudió la incidencia del contrabando en el vecino país cifrando el negocio que produce nada menos que en 15.000 millones de dirhams. Sin entrar a discutir una cifra que, aún afectando a todas las fronteras del país parece

exagerada, es preciso detenerse en las referencias que existen a las ciudades de Ceuta y Melilla (mal llamados “enclaves” y “presidios”, incluso por los americanos).

El informe de la Cámara Americana en Marruecos, tras cuantificar en 45.000 personas -de ellas un 75% mujeres- las que se dedican al contrabando, concluye en que cada uno de estos “empleos” destruye o es causa de la no creación de 10 colocaciones legales. Así, según el documento citado, hay 450.000 afectados (sic). También se estudia la incidencia del mencionado contrabando en diversas empresas estadounidenses en el vecino país y cita el caso de Good Year que se vio obligada a reducir 150 puestos de trabajo de su factoría de neumáticos en Marruecos, porque no pudo soportar el contrabando de estos artículos nuevos y usados que llegan desde las ciudades españolas del norte de África.

Y a la vista de todo esto el grupo de trabajo de la citada Cámara de Comercio Americana en Marruecos propuso, entre otras medidas poner en marcha diversas acciones de lobbying para reducir el acceso a los “enclaves” españoles limitando los días y horas de entrada para estos transportes que se dedican al contrabando. ¿Es casualidad o estará colaborando también el Gobierno español a esta imaginativa solución aportada por los norte-americanos?. El informe propone otras gestiones ante la administración española que son igualmente curiosas como la de no tolerar la entrada de ciudadanos marroquíes solo con la carta de identidad (sic). También se proponen otras medidas de régimen interno de Marruecos que son comprensibles porque están pensadas para defender su posición sin influir en los intereses españoles

Hay que tener muy en cuenta que las acciones de *lobbying* que se proponen en el Informe son, como es sabido, influir en las decisiones políticas, económicas o de otra índole a través de grupos de presión. ¿Han empezado a operar estas influencias en nuestro país para conseguir ahogar la economía de Ceuta usando nuestras propias medidas?

Lo que no dice el informe, es que Marruecos no tiene Aduana comercial con Ceuta. Los americanos que son apóstoles del libre comercio, deberían haber apuntado en su tantas veces citado Informe que no existe posibilidad de pagar aranceles de aduanas en la frontera hispano-marroquí de Ceuta. Si un comerciante de Marruecos quiere importar legalmente en su país neumáticos por ejemplo desde la ciudad española, deberá llevarlos a Algeciras y desde allí a Tánger. Una situación kafkiana que pretende poner puertas al campo sin conseguirlo, claro.

Ignorar que no existe Aduana comercial marroquí en la frontera de Ceuta y, sin embargo, la hay en Melilla no solo le ocurre a los americanos, sino que es algo muy común. No lo sabían en el departamento encargado de la Unión Europea cuando lo expliqué en Bruselas, determinados organismos madrileños también lo ignoraban e incluso, los empresarios extranjeros aparecen a veces por Ceuta pretendiendo exportar legalmente a Marruecos. Y según publicó la prensa, el Ministro Rato se sorprendió al conocer la noticia.

Realmente no encaja el hecho de que se estén aceptando presiones de las autoridades norteamericanas sobre las españolas en eso que la Cámara de Comercio Americana llama “contrabando desde los enclaves y presidios”. Y ello porque nuestro país ha realizado frecuentes e importantes sacrificios por Ceuta y Melilla a través de la historia, incluso de la más reciente. Y sería inconcebible que, junto a las grandes inversiones y ayudas que están en marcha, se pretenda cambiar el modelo económico de Ceuta por las citadas posibles presiones extranjeras. Pero como puede haber confusiones, es conveniente que en Madrid estudien el mencionado Informe y conozcan que en la frontera sur de la Unión Europea, un Estado amigo no cobra aranceles ni tiene Aduana comercial, mientras se lamenta de ese contrabando propiciado por la situación descrita.

Esperemos que la intervención de la Cámara de Comercio Americana en Marruecos tenga tan solo móviles económicos y no políticos, que nuestras autoridades actúen con independencia si esto fuera posible y que si los americanos y Marruecos no quieren contrabando que, simplemente, este país cobre los derechos de aduana en su frontera.

Economía y seguridad

Uno de los acertados consejos de Arthur Bloch dice así: *“Nunca se suelte de donde esté agarrado hasta que se haya agarrado a otra cosa”*. Se trata en realidad de una recomendación de Perogrullo porque es evidente que debe hacerse así. Y no obstante, en Ceuta estamos actuando de tal forma que por lo visto se ha decidido abandonar un sistema económico que funciona, antes de disponer de una alternativa.

Es evidente que esta ciudad vive en gran parte del comercio con Marruecos, de las compras que ciudadanos de este país realizan cada día en establecimientos de Ceuta. Según algunos que se quedan cortos, hasta un 60% de la economía local depende de esta actividad y, a pesar de que muchos opinamos desde hace años que debería existir una alternativa a este monocultivo, lo cierto es que los planificadores de nuestra citada economía no han encontrado aún esa alternativa deseable. Y todos los datos parecen indicar que se ha decidido ir cortando ese comercio sin previo aviso, condenando así a cientos de comerciantes a cerrar sus negocios o reconvertirse a costa de un nuevo endeudamiento o de la ruina. Y hablamos de comerciantes serios que cumplen sus obligaciones fiscales y laborales. Los otros deberían haber sido regularizados por la Administración hace tiempo, como pidieron reiteradamente las organizaciones empresariales.

La razón que parece esgrimirse para llevar la actividad económica a ese callejón sin salida es la seguridad. Argumentan algunos que más de treinta mil compradores diarios son imposibles de controlar, que los citados controles de entrada se hacen imposibles a pesar de las inversiones realizadas en la frontera y que entre esos miles de visitantes se cuelan delincuentes que alteran la paz ciudadana. Así, mezclando economía y seguridad se llega a solucionar el dilema: si suprimimos el comercio con Marruecos, gozaremos de una envidiable tranquilidad, como aquella que tenía Ceuta en otros tiempos.

Por mi parte, niego la mayor. Se cerrarán los pasos de mercancía, el estatuto de territorio franco aparecerá en la papelera, las mercancías serán decomisadas a pesar de lo legal de su origen, produciremos cientos de parados y seguiremos teniendo la misma o parecida inseguridad de que *disfrutamos* en estos momentos. La alternativa no es seguridad o economía porque precisamente la ruina económica traerá, en mi opinión, más inseguridad y otras consecuencias incluso peores.

Sector público y sector privado

Todas esas mercancías que ahora se están dejando de vender por los problemas fronterizos, han pagado sus *ipsis* correspondientes. Están inmóviles en las estanterías de los comerciantes porque los clientes son perseguidos en un territorio franco (*sic*), pero los empresarios han adelantado los impuestos locales que las encarecieron hasta en un diez por ciento. Incluso el Ayuntamiento ha visto bajar sus ingresos por el descenso en las cifras de compras de las empresas, con razonable alarma de los responsables del área. Pero nuestro municipio ha reclamado a Madrid sus déficits de *ipsi* y estos se cubrirán vía presupuestos generales del Estado.

Pero y a los comerciantes honrados ¿quién les financia los stocks pendientes de vender encarecidos por el *ipsi*? ¿quién paga a sus empleados? ¿quién abona las indemnizaciones por despidos cuando estos se hagan inevitables?. Son preguntas que ha planteado la Confederación de Empresarios de Ceuta y que siguen sin respuesta.

El que llamaremos sector público anuncia bajadas de impuestos, créditos blandos para nuevos negocios e inversiones estatales. Pero ¿qué solucionan bonificaciones de impuestos que no se podrán pagar o ayudas para ampliaciones que no se producirán, o gastos en obras públicas que no podrán aprovecharse por empresarios y trabajadores sumidos en una crisis profunda?.

Lo lógico sería que ese sector público buscara una alternativa económica para Ceuta y, una vez en marcha ésta, se actuara de forma progresiva y previo aviso, con ayudas a la reconversión como en otras partes y formación adecuada, a transformar a empresarios y trabajadores dedicados durante décadas al comercio transfronterizo. Pero una neutralización drástica de la actividad comercial actualmente en funcionamiento, puede traer el caos a una sociedad que ya está suficientemente preocupada por la situación política internacional, léase relaciones con Marruecos y descolonización de Gibraltar.

Y todo ello sin tener en cuenta la que puede formarse en el norte de Marruecos al suprimirse la forma de vida de miles de familias. Ciertamente es que tal situación no es responsabilidad nuestra, pero tener al lado de la frontera una situación de más marginación y desempleo no beneficiará a Ceuta.

Se anuncian actuaciones más moderadas, pero todo esto puede llegar tarde porque las empresas tienen que atender obligaciones que, desgraciadamente, no pueden esperar.

La oportunidad

Esas medidas restrictivas al comercio y la aplicación de normas de contrabando que parecen incompatibles con el estatuto de Ceuta, se están poniendo en marcha con unas elecciones municipales y autonómicas a corto plazo, las generales a la vuelta de la esquina y nuevos partidos políticos apareciendo. Esto quiere decir que el punto culminante de los cierres de empresas, despidos y problemas, puede producirse en el momento político más inoportuno para los propios responsables de las medidas que estamos comentando.

Pero ¿quién debe poner el cascabel al gato en estos momentos y decir claramente las verdades? Es evidente que las organizaciones empresariales y sobre todo la Cámara de Comercio. Los empresarios pagan importantes cantidades a esta entidad para disponer de una institución que defienda los intereses económicos generales en momentos como los que vivimos. También la Confederación de Empresarios tiene que trascender de los temas laborales que sobre todo le son propios, e intervenir coordinadamente con la Cámara de Comercio en este importante asunto. Los responsables de ambas organizaciones, respaldados por las empresas, deben afrontar sus responsabilidades y hablar por los cientos de comerciantes que se encuentran en difícil situación y con perspectivas cada vez peores por delante, sobre todo teniendo en cuenta que la crisis se extenderá a otros sectores como una mancha de aceite.

También hay personas relevantes que saben lo que está pasando, conocen las funestas consecuencias que puede acarrear el sostener medidas como las puestas en marcha y, sin embargo, permanecen en un silencio del que tarde o temprano se arrepentirán.

El principio de autoridad

Y desde luego es necesario mantener a toda costa el principio de autoridad. Los agentes del orden tienen que disponer de una eficaz protección jurídica, económica y ciudadana. Los delincuentes deben ser llevados ante los tribunales y el Ejecutivo tendrá que modificar las normas que sean necesarias, sobre todo en lo que se refiere a menores, inmigración y reincidentes, para contemplar la realidad de Ceuta y otras partes de España.

Y desde luego las fuerzas y cuerpos de seguridad del Estado, como se ha dicho en otras ocasiones, deben contar con efectivos para una ciudad y aparte para la frontera. Según un artículo de "La Clave" cuyo título no reproduciré, contamos con 340 policías de los que 100 están dedicados a frontera y puerto más 400 guardias civiles donde la proporción debe ser mayor entre ambas responsabilidades. Lo cierto es que la ciudad no debería verse perjudicada por la existencia de los citados puerto y frontera.

Por otro lado, las inversiones precisas para ejercer un eficaz control tienen que ser realizadas, pero colaborando en su planificación los que viven día a día los problemas. El bien a buscar es, no cabe duda, el control. Se trataría de distinguir entre los que vienen a comprar y trabajar honradamente en Ceuta de los que pasan la frontera para delinquir o a quedarse. Pues bien, esa difícil distinción ya se consiguió en otros tiempos y estuvo funcionando mientras se necesitó.

Porque Ceuta debe ser lo más diferente a un espacio policial y cerrado comercialmente. Su estatuto es de territorio franco y, mientras esto no sea modificado, los hechos deben coincidir con las leyes.

31 de octubre 2002

La basura y la frontera

23 de abril de 2007

Si las ideas se pudieran registrar, en Interservicios tendríamos una importante cartera de patentes. Pero como ello no es posible de momento, las sugerencias innovadoras se quedan en los archivos y muchas veces son aprovechadas por otros.

Viene ésto a cuento porque en 1993 se convocó un Concurso público para instalar en Ceuta un Centro para el tratamiento de residuos sólidos urbanos y varias empresas presentaron ofertas. En este caso, una de las participantes nos encargó un Estudio sobre posibilidades para su posible ubicación. Un equipo de personas muy competente trabajó durante meses y se entregaron los resultados de aquella prospección. Como es sabido, la planta para el tratamiento de los residuos sólidos urbanos no llegó a construirse, (obviaré las consecuencias jurídicas de aquello) y el documento quedó en los archivos.

Sin embargo, en Interservicios sacamos varias enseñanzas de aquella experiencia. Primero, que la zona elegida del vertedero de entonces, cerca del cementerio, debía clausurarse (nadie entonces hablaba de esta posibilidad) y dedicarla a construir un parque que completara uno de los parajes más bonitos de Ceuta y esto se escribió hace 14 años (el vertedero no se clausuró hasta 2001). Después, se llegó al convencimiento de que esta ciudad no producía suficientes residuos para justificar una planta que debía ser rentable y, por último, comprobamos que existían serias dificultades para encontrar una ubicación adecuada, aunque se propusieran varias.

En aquella ocasión hicimos una recomendación que se consideró atrevida o extravagante y que, como tal, no fue tenida en cuenta siquiera. Llegamos a la conclusión que lo procedente era construir la planta de tratamiento para los residuos sólidos urbanos de Ceuta –con la tecnología y el sistema ecológicamente conveniente- en la frontera con Marruecos, de forma que pudiera atender no solo a nuestra ciudad, sino a todo el norte del vecino país. Al producirse electricidad como subproducto, aparte del reciclaje, la rentabilidad podía resultar muy positiva, independientemente de que consideráramos que era necesario iniciar coincidencias puntuales que podían terminar en la apertura de la Aduana comercial y otros temas.

Pasó el tiempo y propusimos distintas colaboraciones como la del agua que también era posible, pero nunca se iniciaron conversaciones entre los dos gobiernos a propósito de estos entendimientos fronterizos, hasta el punto que Ignacio Cembrero, como he dicho en otras ocasiones, denunció en su libro sobre Ceuta que la mencionada Aduana comercial, nunca se solicitó siquiera en Madrid y mucho menos a Marruecos.

El pasado mes de marzo, durante una Jornada que organizó la Confederación de Empresarios en Mijas y a la que asistió el Presidente Vivas, algunos empresarios tomaron contacto con los directivos de Interservicios y volvió a salir el tema de la gestión de los residuos en una colaboración fronteriza con Marruecos.

Por todo esto, cuando tras el controvertido frenazo a aquel primer proyecto, de nuevo se está tratando desde la Administración y desde alguna organización ecologista, cómo solucionar el problema de los residuos de Ceuta contando con nuestros vecinos del sur, hemos vuelto a sacar aquel viejo Estudio de 1993 que por lo visto, después de 14 años, vuelve a estar de actualidad.

La venda en los ojos

Junio de 2008

Cuando el Rey de Marruecos, Hassan II, falleció en 1999, el norte del país estaba prácticamente abandonado por la Administración. Concretamente, en el *hinterland* de Ceuta, existía una evidente falta de infraestructuras y era patente la desazón de muchos de sus habitantes porque *todo el dinero se iba al sur*. Sin embargo, en cuanto Mohamed VI comenzó a tomar decisiones, la actitud de los sucesivos gobiernos cambió radicalmente, advirtiéndose, no sólo una voluntad de mejorar las vías de comunicación, sino también de desarrollar económicamente la zona, tratando de romper la dependencia de Ceuta como territorio franco y de Algeciras, como puerto líder en la zona.

Primero, fue la presencia Real en actos públicos; más adelante la construcción de una residencia de verano en Mdiq; después se potenció el desarrollo inmobiliario, apoyado en una eficaz actuación en carreteras o autopistas, ejecutada con la urgencia que el caso requería e, igualmente, el nuevo puerto *Tangermed* quemó etapas hasta convertirse en una realidad, mientras se

anunciaban importantes inversiones e iniciativas en la misma Tánger, ciudad que estuvo siempre presente en el proyecto del llamado *enlace fijo entre Europa y África*. Y mediante la mejora y puesta en valor de su aeropuerto, por ejemplo, un ceutí puede ir a Madrid por unos 141 euros, mientras que ese viaje por vía aérea desde Ceuta le costaría unos 394 euros.

Poco a poco, fueron apareciendo por el norte de Marruecos próximo a Ceuta, las empresas europeas e inversores marroquíes o de otras nacionalidades. Promotoras, incluso españolas, llevaron a cabo realizaciones inmobiliarias y, aunque no está previsto, al parecer, ni el sistema de ocio que requieren los extranjeros, ni la implantación de grandes cadenas hoteleras en la zona, lo cierto es que se ha venido actuando con rapidez y eficacia.

Pero, sobre todo, la mejora de imagen en las carreteras Tetuán-Ceuta y Tánger-Ceuta ha sido evidente. La autovía, en el primer caso, aparece bordeada de flores e iluminada, personal que a veces se juega la vida cuida de la limpieza en la vía, controles de velocidad garantizan la prudencia de los conductores y las enormes rotondas se van llenando de vegetación, mientras que el paso por el *Rincón-Mdiq* y *Castillejos-Fnideq* ha mejorado sensiblemente. Las reformas se van acercando a la frontera que, al parecer, pronto será remodelada también.

Y el relanzamiento citado, en cuanto a infraestructuras y desarrollo económico es positivo para Marruecos y, desde luego, para Ceuta que tendrá cerca una zona más rica.

Al otro lado del puente

Mientras tanto, en esta ciudad parece que tenemos en los ojos más que una venda, un antifaz negro de esos de las líneas aéreas. Mientras que nuestro vecino del sur trata de desarrollar esa área tan turística como antes abandonada, Ceuta se limita a ver y esperar.

Este no es un asunto que se pueda resolver sólo desde la Administración ceutí, porque es preciso abordar un proyecto global que contenga previsiones económicas con proyección de futuro, mejoras de las comunicaciones terrestres, aéreas o marítimas y, desde luego, una revisión a fondo del papel que juega Ceuta en la Unión Europea.

También está el tema de la imagen. Antes, la diferencia entre Marruecos y Ceuta era evidente. Ahora sigue siendo evidente, pero a favor del país magrebí.

El turista que llega al territorio comunitario de Ceuta desde Marruecos se encuentra, al cruzar el puente, con una incomprensible y gigantesca *sombrilla* y, a continuación, con *colas* de vehículos que se producen sobre todo por no poner en servicio todos los carriles y mezclar a los residentes de Ceuta con el resto, con lo que los tiempos de espera se triplican. El vecino del sur dispone de una vía rápida para ceutíes y, paradójicamente, en nuestro territorio se prefiere bloquear los pasos a crear un camino para ciudadanos comunitarios, de uso general en Europa, incluido el paso desde Tánger, en Algeciras.

Después de atravesar la vetusta Aduana española, tan necesitada de una urgente sustitución, el turista se va encontrando sucesivamente con papeles tirados, bolsas de plástico y otras basuras por la calzada, carteles sin actualizar en el talud (incluido el de un Ministerio que ya ni existe) y una barriada que lleva 16 años pendiente de ejecutar un Plan Especial de Reforma Interior (PERI), lo que ha propiciado su crecimiento anárquico. Y después barracas, ropa tendida al borde de la carretera, algún antiguo nido de ametralladoras lleno de basura y una imagen poco edificante que va mejorando al acercarse a la Plaza de África. Todo ello, sin citar la vetusta e imponente baranda de hierro oxidado junto al mar, ni los enjambres de antenas, con la excepción de algún oasis de jardinería.

Es cierto que los proyectos parciales de cambio a veces se han estrellado con el silencio de Madrid y, últimamente, parece que resucitaron tras la esperada mejora de relaciones, pero es evidente que las distintas administraciones deben por fin trabajar juntas para mejorar la presentación de esta zona, con independencia de tramos de conexión directos con el puerto. Y ello porque ya es también Europa la que se juega su imagen.

La economía, factor clave

Mientras Marruecos sigue creando fuentes de riqueza en el norte, sus ciudadanos continúan necesitando hacer compras en Ceuta, porque los efectos de esas iniciativas todavía no han llegado al pueblo llano y los precios son allí muy altos, con nuestro hospital atendiendo a marroquíes y muchos niños de

dicha nacionalidad están acogidos en Ceuta. Y todo esto no consta en ningún sitio. Pero más temprano que tarde o en todo caso en 2012, la situación irá cambiando y nos encontraremos, poco a poco, con un norte marroquí que dejó de necesitarlos y aquí, al otro lado, el embudo de las comunicaciones que cierra el camino hacia o desde el resto de España, bloquea el desarrollo turístico ceutí.

Y más allá de la abandonada costa de Benzú, el puerto de Tangermed tratará de captar pasajeros y carga, siempre a costa de Algeciras y Ceuta, aunque a veces se niegue esta evidencia. Incluso, desde el punto de vista militar, Marruecos instalará una base naval en la zona, mientras que Ceuta no se ha utilizado últimamente ni como base, ni siquiera para situar una flotilla de buques de guerra. Tan sólo disponemos, con suerte, de una pequeña patrullera.

Las soluciones están, como es lógico, en afrontar la situación y que el gobierno central colabore debidamente, previa una planificación adecuada. Ya se están realizando estudios sobre el impacto del comercio transfronterizo pero, además, es preciso solicitar el tantas veces reivindicado *POSEI*, plan de desarrollo regional similar al de Canarias que, además, pagaría la Unión Europea, institución donde seguimos sin tener representación permanente.

Quizás los responsables se han dormido con el antifaz en los ojos y necesitan de un despertador eficaz.

La frontera con Marruecos: orígenes y desarrollo de un problema

30 de diciembre de 2015

Los ciudadanos que leen la prensa estos últimos años se vienen encontrado con titulares preocupantes como *Caos en la frontera*, *Apuñalamientos*, *Avalancha en el Biutz*, *Ceuta colapsada por la frontera*, *La escalera de la muerte*, *Víctima de los atascos*, *Sin licencias*, *Alerta roja en el Tarajal*, *Descoordinación ante el caos* y otros parecidos. Son el reflejo de una situación insostenible que revela ineficacia o desconocimiento y en la que salen perjudicados casi todos. Los llamados *porteadores* marroquíes que tratan de obtener beneficios con un tráfico que les permite ingresos mayores que en la pesca y la construcción o los empresarios de los polígonos ceutíes que han visto como perdían independencia y se les exigía aportar seguridad privada, lo que debe ser responsabilidad del gobierno. Y es preciso referirse solo a los empresarios legales, porque la falta de control y la tolerancia inexplicable, han conseguido que dichos polígonos estén en la práctica fuera de normas; son también perjudicadas, como se está demostrando, las fuerzas de seguridad que afrontan cada día una situación insostenible, sin suficientes medios; los trabajadores y enfermos del hospital y barrios adyacentes que sufren igualmente las consecuencias de un tráfico disuasorio; los taxistas que pierden muchas oportunidades de trabajo y desde luego la ciudad de Ceuta, España y la Unión Europea al quedar en muy mal lugar por ofrecer al turista una imagen desorganizada, pobre y tercermundista, frente a las amplias carreteras y cuidado paisaje del Marruecos fronterizo.

Los antecedentes

Cuando Marruecos accede a la independencia en 1956 y tras un período de adaptación, Ceuta apareció en el norte como la principal fuente de abastecimiento de productos extranjeros más que españoles. Entonces eran más valorados los artículos del resto de Europa y el *status* ceutí de territorio franco permitió a la ciudad convertirse en el abastecedor de todo tipo de mercancías a través de los comercios de *La Almadraba* (que entonces era un barrio tranquilo y ordenado), junto a los establecimientos

del centro de la ciudad, porque no existían los polígonos comerciales del Tarajal y alrededores.

Marruecos no aportaba turismo significativo a Ceuta y solo existía ese tráfico que no estaba concentrado en la frontera, sino que se repartía por todas las calles y barrios. Cuando comenzaron a construir los polígonos comerciales que no industriales por iniciativa del Ayuntamiento de entonces, no se olvida, ya advertimos del peligro de fijar este tipo de comercio tan cerca del límite con Marruecos, junto al inconveniente añadido que se dificultaba una posible ampliación posterior de la Aduana española.

Opinión sobre los errores

Algunos de los más graves errores estratégicos cometidos por distintas Administraciones en Ceuta han sido, en mi opinión, el cierre del paso de Benzú con todo lo que trae consigo en varios aspectos, la retirada del puesto permanente de las fuerzas del orden en el Príncipe con abandono igualmente de otros barrios como *La Almadraba* y, para el futuro, la puesta en servicio de una macrocárcel. Uno de los principales problemas que tiene Ceuta es el desconocimiento generalizado de los asuntos fronterizos, unas veces porque muchos han vivido en la ciudad sin profundizar en estos temas y otras porque se trata de personas que llegan a un territorio diferente y no comprueban sobre el terreno la realidad de Marruecos, ni se toman la molestia de aprender de experiencias ajenas, al no existir un plan estratégico a seguir. Hace tiempo, hubo incluso un delegado del gobierno que aterrizó en Ceuta desde tierras lejanas y declaró públicamente que el tema sanitario, el fronterizo, el del cambio de moneda y la inseguridad, quedarían solucionados en quince días. Porque el problema no es de policías o guardias civiles que al final cumplen órdenes, sino de los responsables políticos locales o nacionales que a veces imparten instrucciones imposibles de cumplir.

Por todo esto, dichos errores se han ido acumulando, desde el cierre del paso de *Benzú* con lo que casi se duplicó el tráfico del Tarajal, hasta la perseverancia en no distinguir entre porteadores motorizados y turistas o entre ciudadanos comunitarios y otros. Si a esto le añadimos que solo se puede acceder a la frontera española por un carril mientras que la marroquí tiene seis, el caos está servido en cuanto a vehículos, por este embudo tan evidente.

Y, para rematar tanto desconcierto, no existe información de la Dirección General de Tráfico sobre la nacional N 352 que nos lleva a Marruecos. Las emisoras dan continuamente la situación de las carreteras en toda España, pero las citadas emisoras no disponen de informaciones sobre dicho tráfico, por lo que el viajero al país vecino debe salir a la aventura y sin los datos de que disponen el resto de los españoles en sus autovías, autopistas o carreteras secundarias. El Instituto de Estudios Ceutíes, ante la pasividad de los responsables, se dirigió a la Directora General de Tráfico reclamando esta información radiada y ésta contestó que no existían medios de control centralizados en la ceutí N 352, una vía de tráfico intenso, de continuas aglomeraciones, de bloqueo de un hospital y de barrios enteros. Inaudito, por lo que la Ciudad debe hacer algo al respecto.

Con este panorama, solo alguna red social y la emisora de radio taxi facilitan información a pequeños colectivos sobre los atascos y las colas. Y por cierto, los transportes públicos, autobuses y taxistas, son otros sectores gravemente perjudicados por una situación insostenible, ya que el carril bus tampoco funciona.

Respecto a los llamados porteadores, siempre fue preocupación de los responsables de cada momento su control. Recuerdo cuando la Delegación del Gobierno llegó a un acuerdo con las organizaciones empresariales que dotaron de un carnet a cada uno de estos clientes, con lo que todos quedaron vinculados a comerciantes concretos. En nuestro tiempo el problema ha crecido exponencialmente, primero por el citado cierre del paso fronterizo de Benzú y después por el mismo contenido del Tratado de Schengen.

Ceuta en el espacio Schengen

El 14 de junio de 1985 quedó firmado un primer acuerdo en Luxemburgo para ir suprimiendo las fronteras comunitarias y se decidió su aplicación en 1985. España se incorporó al mismo en 1991. La norma que pasó a formar parte del acervo comunitario establecía, entre otras cosas, la supresión de los controles en las fronteras interiores, armonización de visados, etc. Cuando las Cortes españolas ratificaron el Tratado en 1993, se incorporó una declaración relativa a las ciudades de Ceuta Y Melilla. Resumiendo, dicha declaración establecía que *“A) Seguirán aplicándose por parte de España los controles actualmente existentes para mercancías y viajeros procedentes de las ciudades de Ceuta y Melilla previos a su introducción en*

el territorio aduanero de la Comunidad Económica Europea, de conformidad con lo previsto en el protocolo número 2 del Acta de Adhesión de España a las Comunidades Europeas. B) Continuará igualmente aplicándose el régimen específico de exención de visado en materia de pequeño tráfico fronterizo entre Ceuta y Melilla y las provincias marroquíes de Tetuán y Nador. C) A los nacionales marroquíes no residentes en las provincias de Tetuán y Nador y que deseen entrar exclusivamente en las ciudades de Ceuta y Melilla, se les seguirá aplicando un régimen de exigencia de visado. La validez de este visado será limitado a las dos ciudades citadas, y permitirá múltiples entradas y salidas-----. D) En la aplicación de este régimen serán tenidos en cuenta los intereses de las otras Partes contratantes. E) En aplicación de su legislación nacional y con el fin de verificar si los pasajeros siguen cumpliendo las condiciones enumeradas en el artículo 5 del Convenio de 1990, en virtud de los cuales fueron autorizados a entrar en territorio nacional en el momento del control de pasaportes en la frontera exterior, España mantendrá controles (controles de identidad y de documentos) en las conexiones marítimas y aéreas provenientes de Ceuta y Melilla que tengan como único destino otro punto del territorio español. A este mismo fin, España mantendrá controles sobre los vuelos interiores y sobre las conexiones regulares por transbordador que salgan de las ciudades de Ceuta y Melilla con destino a otro Estado del Convenio”.

Quiere esto decir que, pretendiendo ayudar a Ceuta y Melilla, se estableció un sistema que concedía a los residentes marroquíes en las ciudades de Tetuán y Nador, el privilegio de no necesitar visado para cruzar la frontera. También, para los no residentes en estas ciudades, se estableció un visado especial solo apto para Ceuta y Melilla. Esto supuso un desplazamiento masivo de marroquíes hacia el norte, circunstancia que se agravó últimamente.

El tema no es fácil ni para Marruecos ni para Ceuta. Hay muchas personas en Tetuán que no han nacido allí, pero viven en esa ciudad o provincia desde hace mucho tiempo y algunas ni son porteadores, sino trabajadoras del servicio doméstico u otras profesiones, todos muy necesarios en la ciudad.

Turismo y contrabando

Nuevamente se impone la necesidad de disponer de un plan estratégico e impartir cursillos a los que tienen responsabilidades fronterizas. Hay dos tráfico que se unen en la línea divisoria entra Marruecos y España. De un

lado están los citados porteadores que podrían ser considerados *contrabandistas* desde el lado marroquí, si existiera una Aduana Comercial con ventanilla para pagar los aranceles. Los hay peatones y otros que viajan en coches o furgonetas perfectamente conocidos. Estos *clientes* desde el punto de vista español, compran en Ceuta pagando el IPSI y después afrontan riesgos e incomodidades para cruzar hacia su propio país. Así describió perfectamente este comercio el Real Decreto 1802/1995, de 3 de noviembre al decir en su exposición de motivos que *las ciudades de Ceuta y Melilla están ubicadas en un entorno atípico en el que, por su condición de territorios-frontera, se dan características comerciales especiales: de una parte, el hecho de que la distribución comercial de los equipos, aparatos y materiales que se realiza en las ciudades mencionadas no siempre tiene como destino el territorio español, como a efectos de la remuneración exige la Ley, sino que, en parte, tiene como destinatarios a residentes en Marruecos, que adquieren dichos objetos en Ceuta y Melilla para introducirlos en el citado país; ello supone que parte de la distribución comercial efectuada en las ciudades mencionadas finalmente se destina a un tercer país. De otra parte, la dificultad de cuantificar documentalmente el flujo de dichas mercancías hacia ese tercer país al no existir aduana de parte marroquí donde declarar las expediciones.*

Pero es preciso distinguirlos del turismo, porque son realidades completamente distintas. El turista marroquí o extranjero que llega a Ceuta desde Marruecos, suele viajar con su familia en el coche particular. Son funcionarios, profesionales o empleados, incluso diplomáticos acreditados en Rabat, que vienen a comprar simplemente y muchos de ellos disponen incluso de visado. Gracias a ellos se dispone aquí de un comercio de alta calidad. Pero cuando entran o salen de Ceuta, tropiezan con colas interminables, al estar mezclados porteadores motorizados con turistas y existir además el inexplicable embudo de parte española.

El flujo de estos turistas es esencial para la economía de Ceuta y, si desaparece o disminuye, se pondrían en peligro muchos empleos, produciéndose incluso huidas de importantes empresas y personas hacia la Península.

El diálogo que casi nunca existió y otras verdades

Los que nos movemos y pasamos tiempo a ambos lados de la frontera, podemos oír a las dos partes y sabemos que no existe diálogo al nivel suficiente. Que yo recuerde, solo un Delegado del Gobierno consiguió tratar asuntos fronterizos con éxito, relacionándose en Marruecos y solucionando problemas de forma oficiosa. Así se consiguió, por ejemplo, el trato favorable que tienen los ceutíes en el paso de *Bab Septa*, trato que desde luego no disfrutaban de parte española, donde no se dispone, en la práctica, ni de un carril para ciudadanos comunitarios como es habitual en cualquier frontera.

De los demás Delegados, algunos actuaron de espaldas a Marruecos, otros no eligieron los interlocutores o los asesores adecuados o, simplemente, no resolvieron el problema. Hubo incluso puristas opinando que esas conversaciones debían hacerse a nivel diplomático, lo que resultó un craso error, porque en Marruecos consideran a Ceuta un asunto interno y por tanto no procede la intervención de cónsules o embajadores.

Y sin embargo, es preciso coordinar iniciativas y tomar decisiones conjuntas que no dañen la economía de Ceuta y mantengan el ritmo de empleo e ingresos familiares que el tráfico fronterizo proporciona al norte marroquí. Y, desde luego, dando las máximas facilidades al turista que llega a comprar o quizás a conocer Ceuta. Porque, por ejemplo, la inexistencia de un paquete turístico como el previsto para la Península, para que esos visitantes pernocten en la ciudad, impide que muchas familias permanezcan unas horas más entre nosotros, con lo que el tráfico se repartiría.

A veces nadie se acuerda de los ceutíes. Este desconcierto de la frontera, al que la prensa llama caos con frecuencia, ha conseguido que los residentes en nuestra ciudad limiten o incluso anulen las salidas a Marruecos, sobre todo en fin de semana. Es inaceptable perder horas a la ida y a la vuelta, pasando además vergüenza ajena. La alternativa para el que quiera salir de una ciudad cerrada, es trasladarse a Algeciras y la Costa del Sol, con lo que se propician compras fuera de la ciudad. Además, no todos pueden hacerlo, por los descontrolados precios de los barcos.

Las comunicaciones aéreas significan otro dato importante, ya que cortadas las conexiones en helicóptero desde Ceuta a la Península por falta de previsión y con inoperancia de dos helipuertos que costaron mucho dinero, algunos ceutíes utilizaban Tánger como plataforma de entrada o salida. Esta

posibilidad también se ha perdido porque nunca se sabe lo que puede tardar un viajero en cruzar la desorganizada frontera.

Y otro efecto secundario no menos importante, es que se dificultan cuando no se cortan las relaciones personales y sociales entre residentes particulares a uno y otro lado de la frontera. Esos contactos son importantes porque, de no existir, estaríamos ante un muro invisible que separa a ambas comunidades, aparte de la valla de los inmigrantes.

Algunas posibles soluciones

Cuando hubo restricciones propias en la frontera con Gibraltar, el asunto se puso en conocimiento de la Unión Europea (UE) que intervino enseguida, imponiendo soluciones al problema. Las inspecciones fueron constantes. Así, en octubre pasado técnicos de la UE visitaron la parte española que linda con la Roca. En Ceuta debe hacerse algo parecido, porque la del Tarajal es una desorganizada frontera comunitaria.

Y no cabe duda que la Unión Europea y España deben construir nuevas instalaciones fronterizas de acuerdo con el tráfico existente y también para no quedar en ridículo frente a Marruecos. Porque quizás la mejor opción es que, al existir ese bloqueo de diálogo, sea la citada Unión Europea la que negocie como organizar su frontera Tarajal-BabSepta. Algunos temen que un informe completo enviado a Bruselas pueda resultar contra-productivo, pero no cabe duda que deberían aceptar que Ceuta es territorio franco (concepto ahora atacado desde dentro), se aseguraría el tráfico de personas o vehículos y se coordinarían con Marruecos los controles y la eficacia de los sistemas.

Además, los agentes de la autoridad que operen en Ceuta deben ser instruidos en el régimen fiscal de la ciudad y las características de su población y economía. A la entrada a España, deben estar abiertos los carriles disponibles y uno reversible, ya que el tráfico de entrada y salida no suelen coincidir. Por otra parte, la enorme sombrilla con enorme base de hormigón situada justo a la entrada a España, debía ser retirada, ya que elimina el espacio donde es más necesario para abrir completamente el paso. Hay otros sistemas de sombra más ligeros.

Igualmente, debería existir un carril exclusivo para ciudadanos comunitarios perfectamente señalizado a la entrada del territorio español y cualquier vehículo que lo utilice sin derecho a ello, sería devuelto. Y,

naturalmente, facilitar a las emisoras de radio y tv la situación del tráfico en cada momento para que el viajero sepa a lo que se enfrenta. Desde luego, si existiera un paquete turístico para Marruecos a precio razonable como el disponible para España, que permitiera pernoctar a los turistas, descongestionaría la frontera, ya que estos podrían regresar a horas o días de menos tráfico.

Por último, deben descartarse las decisiones maximalistas como clausurar los Polígonos comerciales de la frontera. Esto sería intentar poner puertas al campo porque los residentes en la provincia de Tetuán, según el Tratado *Schengen*, seguirían pasando y los citados polígonos se trasladarían a otra parte, incluso más difíciles de controlar. Además, por las razones que aducen los que hablan de clausurar, sería como admitir la incompetencia para hacer respetar la ley. Esa ley cuyo cumplimiento se exige a rajatabla con continuas inspecciones a los empresarios honrados que deben soportar controles que simplemente pueden tender a cubrir estadísticas, pero no a afrontar la raíz de los problemas. Y por cierto que recientemente, intenté explicar mi visión del problema, sin éxito

Pero sobre todo, es evidente que las autoridades españolas, sean de Ceuta o de Madrid, se han revelado incapaces de controlar el tráfico en la frontera de esos porteadores motorizados o a pie e igualmente de las importaciones de mercancía, todo agravado por la falta de negociación con Marruecos. Por ello, parece imprescindible, si el caos sigue subsistiendo, poner este asunto en manos de la Unión Europea para que inicie conversaciones con el país vecino, como se hizo en el caso de la inmigración ilegal, imponiendo orden en la frontera y en determinadas conductas, para salvaguardar el turismo ordenado y, en definitiva la economía y la imagen de Ceuta, de España y de la propia Unión Europea.

Kafka en Ceuta

27 de agosto de 2017

No hablemos de los tres controles que debe pasar cualquier ceutí para entrar en su propia Patria, ni de las cartas a la Península que sufren revisiones absurdas, ni de las compras por internet imposibles en Ceuta, ni de esas mismas compras adquiridas en el resto de España por más de 90,15 euros, que las puede interceptar por el IPSI la Guardia Civil (no el Ayuntamiento), ni que esté prohibido matricular un coche en Marbella por ejemplo, ni pagando todos los impuestos, ni del dichoso DUA... Tampoco hablemos de los certificados de residencia que deben sacar los ceutíes cada seis meses para probar lo evidente. No hablemos de todo eso.

Pero tratemos el tema de la frontera donde ponemos inconvenientes a los que vienen a dejar su dinero en Ceuta o hacemos esperar horas a los que compraron en nuestra ciudad. Trabas al turismo, en suma, como en Cataluña pero con otro estilo. Hablemos de los coches que todos sabemos porque siguen entorpeciendo el tráfico, sin que se les realicen los controles lógicos como a cualquier español. Y desde luego tratemos el tema de las magníficas instalaciones que tienen los servicios públicos o las autopistas en la Península y de las deficiencias que presenta la carretera nacional a Marruecos que carece hasta de información de Tráfico; o de la frontera en general con menos de la mitad de los carriles que el vecino país, el cual nos da sopas con honda en esto. Situaciones kafkianas.

¿Y como no referirse a los videos en televisión, sobre todo el último, donde la frontera es asaltada sin que estuviera dispuesto un mínimo dispositivo de defensa y los agentes carecían de medios para hacer respetar nuestro territorio?. Esto aparece en los medios y no pasa nada, a pesar del ridículo para España y la Unión Europea. Ni las autoridades locales hacen lo que sería indispensable y lógico en casos como estos, ni el Ministerio del Interior avanza más allá de abrir una investigación, ni Frontex ni la ciada Unión

Europea se dan por aludidos. Tan solo los ceutíes pasan una y otra vez por la reiterada vergüenza ajena.

Sin embargo, en Gibraltar el gobierno español impuso hace meses algunos controles y se formaron colas con largas esperas para entrar en España. Enseguida se movilizó el Gobierno británico, sus euro-parlamentarios y la Comisión Europea que mandó urgentemente observadores a la Verja. Después de diálogos y amenazas, España fue normalizando la situación. Gibraltar y Gran Bretaña habían actuado.

Pero en Ceuta, nada. Continuarán las colas, los coches patera, la falta de información de Tráfico en la carretera nacional N 352 que no se ampliará, el descontrol de la Almadraba; seguirán igual las instalaciones fronterizas, habrá nuevos asaltos a los límites de España, seguirá cerrado el paso de Benzú. Y vendrán las elecciones que traerán lógicas consecuencias que (salvando las distancias) cambiarán el panorama político como ocurrió cuando el GIL y hasta puede que, perdida la mayoría absoluta, terminemos con un *pentapartito* o algo similar en el poder. Dichas consecuencias de la corrupción, la inseguridad, la posible fuga de inversiones, el paro y la ineptitud para solucionar temas como el PGOU, los barcos rusos, las Reglas de Origen, la Unión Aduanera, el Tratado de Schengen, el vapuleado régimen fiscal, la contratación pública y, desde luego, el problema del turismo desde Marruecos que es clave para la economía de Ceuta.

En resumen, el espíritu de Kafka se ha aposentado en nuestra querida Ceuta, quizás para quedarse.

Las relaciones fronterizas

9 de noviembre de 2018

Desde siempre las regiones fronterizas han tenido un trato especial, bien por establecerse así en tratados internacionales o, en ciertos casos, por los usos y costumbres locales que han generado un especial régimen de convivencia no escrito. En la zona limítrofe entre Marruecos-Ceuta así vino ocurriendo en tiempos e incluso, en el Tratado de Schengen, se estableció un trato diferenciado para los residentes en la provincia de Tetuán, a pesar de los inconvenientes que ello está produciendo para ambas partes.

Las relaciones fronterizas eficaces y fluidas generan además contactos entre los pueblos, también en lo cultural, turístico, económico, social y comercial. Y los beneficios se pueden repartir entre ambas partes como veremos.

El primer inconveniente

Marruecos no reconoce la soberanía española sobre Ceuta a la que llama *presidio ocupado* y ello trae como consecuencia que no exista una Aduana Comercial normalizada en la frontera marroquí, donde regularizar las relaciones de comercio internacional entre ambas partes. Bien es cierto que poner en servicio unas instalaciones aduaneras no significa, en principio, el reconocimiento de soberanía y la prueba es que España dispone de Aduana en el límite con Gibraltar y ello no le impide negar la soberanía británica sobre el Peñón, pero le permite en cambio cobrar derechos a la importación y abastecer a la Roca de todo tipo de productos, servicios y mano de obra.

Bien es verdad que, desde la óptica marroquí, dicha Aduana con Ceuta podría significar una competencia importante para *Tangermed* en la salida y entrada de camiones, además de convertir a Ceuta en proveedor privilegiado, por la proximidad para abastecimiento legal de todo tipo de productos. Quizás esto descarte la posibilidad de esa Aduana, por otra parte no pedida al menos oficialmente, ni por España ni por la Unión Europea

Al no existir control aduanero clásico de parte marroquí y ser Ceuta Territorio Franco, se ha venido generando un comercio *atípico* para España

y *contrabandista* para Marruecos, que significa un importante problema para los fabricantes y establecimientos de ese país, los cuales soportan una competencia brutal, pero que no puede erradicarse porque viven del mismo muchos miles de familias que, de otra forma, no tendrían ingresos y crearían un problema social en el norte de Marruecos. Las cifras que se barajan calculan en 3.000 las personas que cruzan a Ceuta a diario y quizás sería preciso multiplicar por diez las que viven indirectamente en Marruecos de ese tráfico. El montante de la actividad suma millones de euros, variando según la fuente consultada. Y la Cámara de Comercio Americana de Casablanca calculó en 2002 que cada persona ocupada en el *contrabando generaba la pérdida o no creación de 10 empleos legales*.

En Ceuta, ese *comercio atípico* también produce disfunciones importantes, ya que dificulta de forma sensible el tráfico de turistas y visitantes que llegan a la ciudad desde Marruecos. Así, los establecimientos tradicionales están en crisis porque no pasan los clientes particulares que antes visitaban Ceuta tranquilamente, sin el miedo al tiempo necesario para regresar a Marruecos. Además, esas posibilidades de negocio han atraído a grandes cadenas de distribución internacionales que ofrecen un surtido y unos precios que, sin embargo, justifican las horas de espera para los comparadores extranjeros.

Y aquí se produce otro problema para el comercio local ceutí. No ha existido por parte de la Ciudad Autónoma un plan para que dicho comercio tradicional pueda competir con los citados gigantes internacionales de la distribución que han ido instalándose. Y en ese posible *Plan Especial de Competencia*, tampoco se han conectado físicamente los distintos polos comerciales existentes como el Centro Comercial Parques de Ceuta, la zona centro, el Puerto y ahora Mercadona, ya cerca de la frontera.

Los beneficios de ida y vuelta

Las elevadas cifras del *comercio atípico* producen, como hemos visto, importantes beneficios para Ceuta y dan un medio de vida a ceutíes y a ese importante colectivo de marroquíes, sobre todo mujeres, que realizan su labor en difíciles condiciones. Como se trata de un tráfico tolerado pero ilícito para Marruecos, allí no se suelen reconocer dichos beneficios generados y se suele poner el énfasis en las ventajas que este comercio

tiene para Ceuta, sobre todo a través de los llamados Polígonos Comerciales del Tarajal.

El resumen es que el *comercio atípico* o *contrabando* según se mire, genera beneficios y ocupación tanto en Ceuta como en Marruecos. En Ceuta es evidente porque existen polígonos comerciales concretos que viven de ese tráfico. Respecto a Marruecos, un empresario español afirmó que Melilla y Ceuta eran dos polos de desarrollo en el norte de ese país, quizás haciendo referencia a las miles de familias que viven allí del *contrabando* con esas ciudades. Por tanto, es evidente que cuando a Marruecos no le interese tolerar esta situación, pondrá fin a la misma porque es allí donde se produce el ilícito.

Falta sin embargo un Estudio que ya está en marcha, sobre lo que significa para la economía ceutí ese comercio de los Polígonos con sus beneficiarios y, por otra parte, el que tiene como destino a los particulares locales y turistas, porque se puede estar magnificando la importancia del *comercio atípico* hoy en crisis, respecto a los beneficios que aporta a la economía local. Por su parte, Marruecos está llevando a cabo un Estudio similar.

El sentido común

Puede que exista, desde el punto de vista marroquí, una justificada estrategia desde su punto de vista, quizás en marcha, para *recuperar* Ceuta y ésta incluya la asfixia económica de la ciudad mediante una serie de medidas sabiamente administradas, con base en la posición dominante del vecino país por su colaboración con la Unión Europea en materias de inmigración ilegal y terrorismo. Si esto fuera así, y al no existir como es habitual, plan estratégico por parte de España, también para contrarrestar legítimamente lo expuesto, carecería de lógica la aplicación que se describirá como una aportación del sentido común al tema.

Parecería lógico, si existe buena voluntad por ambas partes, establecer unas relaciones fronterizas entre Ceuta y el norte de Marruecos que generara contactos entre las poblaciones y desarrollo económico mutuo. Ceuta puede aportar a los visitantes del sur monumentos, museos, comercios, hoteles o restaurantes, transportes por mar o aire con la Península y un ambiente distinto al de Marruecos.

Por su parte, Marruecos pondría al alcance de los turistas procedentes de Ceuta o del resto de España, sus ciudades típicas o monumentales, apartamentos para compra o alquiler, la excepcional red de hoteles de la llamada *Tamuda Bay* ahora infrautilizados, posibilidad de extender las excursiones por todo Marruecos y, desde luego, los restaurantes y comercios de la zona limítrofe, hoy en crisis. Y ello sin citar la posibilidad de uso del aeropuerto de Tetuán que sería utilizado también por los ceutíes, colaborando a su rentabilidad ahora muy limitada. Y a estos beneficios aportados a Marruecos habría que citar y cuantificar los ingresos de los hombres y mujeres, trabajadores transfronterizos, que desarrollan sus actividades en Ceuta.

Todo esto produciría un intercambio económico y social beneficioso para ambas partes y en ese balance de lo que aporta Ceuta a Marruecos habría que contabilizar, aunque sea a efectos estadísticos, los costos de la asistencia sanitaria que se presta a ciudadanos de ese país, el tratamiento en Ceuta de los menores no acompañados y otros temas importantes.

La frontera

No cabe duda que para garantizar ese intercambio social y turístico que estaría vigente todo el año, sería preciso despejar los pasos fronterizos de España y Marruecos de todo el tráfico denominado *comercio atípico* desde una óptica o *contrabando tolerado* desde la otra.

Para ello, debería abrirse de común acuerdo un nuevo paso a ambos lados del límite fronterizo para vehículos y personas que canalizara a las *porteadoras* y los llamados *coches patera* que, de esa forma, no obstaculizarían el tránsito de turistas. Este sistema estaría vigente el tiempo que determinara Marruecos, de acuerdo con su política interna, porque es evidente que está en su mano el presente y futuro del *contrabando tolerado*.

Además, este paso permitiría su uso exclusivo en las fechas de tránsito punta de la *Operación Paso del Estrecho*, con lo que esos días quedaría descongestionado Tangermed, dando facilidades a los trabajadores marroquíes en el exterior. Y es preciso hacer constar la colaboración desinteresada de España en el tránsito de esos trabajadores por la

Península y para cruzar el Estrecho, colaboración que Marruecos debe valorar igualmente.

En caso de que Marruecos estuviera interesada en aumentar las posibilidades de negocio y desarrollo en el norte, este país podría autorizar la salida hacia Ceuta de materiales de construcción, productos agrícolas y otros artículos, con lo que se convertiría en un proveedor privilegiado del mercado ceutí, creando puestos de trabajo y empresas en Marruecos. Estas *exportaciones de hecho* se regularizarían a la entrada en el Territorio Franco de Ceuta, pagando el moderado impuesto a la importación correspondiente y aportando divisas a Marruecos.

Con todo esto se actuaría de forma eficaz y reconociendo la realidad; los beneficios en todos los aspectos serían de ida y vuelta; la frontera dejaría de presentar el aspecto tercermundista actual; se estrecharían lazos entre los ciudadanos y todo ello sin renunciar de una parte a la reivindicación territorial y de otra a la negación de la misma. Más difícil resultaría el diálogo oficial entre autoridades fronterizas, pero este puede sustituirse por contactos informales, incluso de particulares autorizados.

Pero, en cualquier caso, es preciso abordar en profundidad la situación humana y económica entre Bab Septa y Tarajal, entre el Norte de Marruecos y Ceuta.

En 1998 la Delegación del Gobierno de Ceuta solicitó al autor de este trabajo un Informe que fue entregado ese mismo año, sobre los siguientes temas: Comercio atípico y necesidad para la ciudad, control, ventajas e inconvenientes, repercusiones en la vida económica de la ciudad. Consumo local de bienes. Necesidades de abastecimiento procedente de Marruecos. Problemas derivados de la actual situación. Régimen económico-fiscal. Repercusiones negativas del régimen actual. Demandas de la población. Interdependencia económica Marruecos-España. Control aduanero. Muchos de esos datos constan en este artículo.

Opiniones sobre el caos fronterizo

1 de febrero de 2017

Ceuta está viviendo momentos difíciles y la verdad es que no se distingue la luz al final del túnel. Tenemos muchos problemas, algunos de los cuales se pusieron de manifiesto en las recientes *Jornadas sobre la economía de Ceuta* organizadas por el Instituto de Estudios Ceutíes, pero sobre todo destacan las dificultades que soportan los turistas marroquíes y ciudadanos comunitarios para entrar o salir de Ceuta y el deterioro de la seguridad ciudadana.

Ya no solo los ceutíes, organizaciones empresariales y otros colectivos hablan del caos fronterizo sino que, según la prensa, también lo denuncian ciertos representantes de la Policía y Guardia Civil. La Unión Federal de Policía (UFP), por ejemplo, critica la falta de colaboración de las autoridades marroquíes *que interrumpen el tráfico cuando les viene en gana generando aglomeraciones de personas y vehículos*. Sin embargo, esto es algo sobre lo que no podemos hacer nada en España, porque es decisión de otro país con el que, inexplicablemente, no existe contacto negociador alguno.

Lo que si depende de España e igualmente denuncia la UFP es *la inoperancia de nuestros gobernantes*. Cualquier viajero que llegue a Ceuta desde Marruecos observa que éste país tiene abiertos normalmente seis carriles que se convierten en uno al llegar a la zona española, donde una verja semi-cerrada y una inexplicable sombrilla con enorme base de hormigón, conforman el embudo fronterizo. Menos mal que Marruecos, bien por colaborar con España o para evitarse problemas, reduce sus seis carriles a uno, para que así se acceda ordenadamente a la frontera *comunitaria* de Ceuta.

Pero es que la Asociación Española de la Guardia Civil (AEGC), también a través de la prensa, no solo denuncia la situación y adjudica responsabilidades, sino que propone soluciones. Dice esta organización con la que coinciden casi todos los grupos políticos, sindicatos, comerciantes, ciudadanos y turistas en *que el colapso que sufre la frontera del Tarajal no debe perpetuarse por el bien de todos y la imagen pésima que*

se ofrece de la ciudad. Pero añaden que hay cientos de vehículos que pasan a Ceuta a diario que no reúnen las condiciones técnicas para circular. Y esto último es también muy grave. Los ciudadanos pasamos la ITV regularmente bajo amenazas de fuertes sanciones y nos cruzamos por lo visto con automóviles que no cumplen con las condiciones técnicas para viajar a España y lo dice la mencionada asociación de la Guardia Civil.

Ambas organizaciones de Policía y Guardia Civil, cuyos agentes son también víctimas de la situación, denuncian igualmente la falta de personal, pero algunos ciudadanos nos preguntamos también cuantos de esos agentes están destinados a la frontera, al puerto y a controles fiscales y cuantos se dedican efectivamente a garantizar el orden público en la ciudad. ¿Alguien puede facilitar estos datos? Y esperemos que la Policía Local, cuya misión, entre otras, es velar por el cumplimiento de las Ordenanzas Municipales, la circulación y atención a las barriadas, no se esté utilizando también para cubrir huecos que generan la denunciada falta de efectivos de otros cuerpos.

Lo que opinan los empresarios afectados en la zona fronteriza es igualmente grave, ya que afirman en los medios de comunicación que *desde hace dos años los ingresos han caído en picado por la incapacidad de la Administración Estatal y Local de dar soluciones, convirtiendo los polígonos en lugares dónde se prohíbe el libre tránsito y por ello el libre comercio. Y ponen de manifiesto la existencia de “naves consignas”, una actividad ilegal que hemos denunciado, pero que el Gobierno de la Ciudad no combate. Pero esto de las “naves consigna” es aclarado enseguida al constar que los principales beneficiados son los diferentes “inversores” foráneos, cuyos negocios no están domiciliados en los Polígonos, que traen las mercancías desde la Península en fardos para ser entregados a los porteadores en seis o siete naves consignas que se encuentran junto al paso del Biutz, mientras los doscientos negocios restantes no pueden realizar con normalidad su trabajo. No cabe duda que estas son acusaciones concretas que unidas a la circulación de vehículos de forma irregular y la existencia a veces de los llamados “plantos”, pueden describir una situación inaceptable*

Y todo este caos o colapso fronterizo, de falta de personal en las fuerzas del orden y de su asignación fuera del perímetro de la ciudad, produce

igualmente la inseguridad ciudadana imperante que, salvo en la época navideña, nadie en su sano juicio puede negar y que provocó la emocionante concentración del pasado 17 de diciembre. Y desde luego, esta situación de abandono, acarrea también la pérdida de imagen, el declinar de empresas, el cierre de las mismas, la baja moral de empresarios o trabajadores y, en un futuro, posiblemente la diáspora de grandes grupos de distribución afincados en Ceuta con gran trabajo de algunos.