



La Confederación de Empresarios de Ceuta (CECE), y los sindicatos más representativos de la Ciudad, Unión General de Trabajadores (UGT) y Comisiones Obreras (CCOO), preocupados por el fuerte impacto que está ocasionando en el conjunto de la Ciudad, y en especial en el desarrollo económico, la situación conflictiva que se produce en el entorno fronterizo del Tarajal, suscriben el presente documento con la intención de elevarlo en calidad de propuesta a las administraciones públicas competentes en orden a poner en marcha medidas viables, inmediatas y eficaces para recuperar la normalidad, y con ello, favorecer el impulso de la actividad económica y la creación de empleo.

Preámbulo

La gestión del espacio fronterizo se ha convertido en un problema de primer orden para nuestra Ciudad. Los permanentes conflictos derivados de aglomeraciones de personas y vehículos están ocasionando muy serios perjuicios de diversa índole que están afectando al normal funcionamiento de la Ciudad y al conjunto de la ciudadanía.

Las continuas interrupciones del paso por la frontera del Tarajal, derivadas de la escasez del espacio físico, de la limitación de los horarios de apertura para determinadas actividades, de la ralentización de los controles aduaneros y de las imprevisibles decisiones de cierre provisional; ocasionan retenciones de tráfico monumentales que colapsan de manera directa la Nacional 352, y de manera indirecta, todas las zonas adyacentes.

De este modo se dificulta el acceso de miles de personas a sus propias viviendas, se obstaculiza (a veces se imposibilita) el servicio de transporte público (incluido el sanitario); y se entorpece el normal acceso a instalaciones que prestan servicios públicos esenciales tales como el hospital o los colegios.

A estos efectos, todos ellos en lo que podríamos denominar de ámbito interno, hemos de añadir otro colateral de gran impacto para la economía de la Ciudad. Esta caótica situación está frenando (cuando no cortando bruscamente) el flujo de visitantes marroquíes que constituyen, hoy, un componente fundamental de la demanda de nuestro sector servicios en



general, y comercial y hostelero en particular. Este es un fenómeno que el depauperado sector privado de nuestra economía no se puede permitir y que tiene una indudable repercusión negativa en la viabilidad de las empresas y consecuentemente en el empleo.

En otro orden de cosas es preciso señalar las condiciones “inhumanas” que sufren las porteadoras cargadas con bultos de gran peso, y obligadas a soportar colas interminables bajo el sol o la lluvia y avalanchas y tumultos peligrosísimas, sin la menor protección.

Origen

El origen de este conflicto se encuentra en lo que se ha dado en llamar “la economía del bulto”. Es un fenómeno relativamente novedoso que ha transformado el tradicional comercio atípico basado en el consumo “al por menor” en establecimientos normalizados ceutíes (que posteriormente, eran trasladados a Marruecos en un cantidad asumible por el paso fronterizo), en una nueva actividad comercial “al por mayor”. Son operaciones triangulares “sui géneris” entre proveedores internacionales y clientes marroquíes, a través de Ceuta como punto intermedio de distribución. Esta actividad, controlada por pequeños y poderosos grupos empresariales de Marruecos anclados en ambos lados de la frontera (en Ceuta directamente o a través de socios), se centra fundamentalmente (aunque no sólo) en la importación de productos textiles. Es de una gran rentabilidad, ya que no se comercializan sólo en Marruecos, sino que estos productos se distribuyen a otros países; y en torno a ella se ha implantado lo que podemos calificar como una auténtica estructura comercial en la que participan miles de personas realizando diversas tareas y funciones (en Ceuta y Marruecos. Una de ellas, fundamental, es “el porteo” a mano o en automóvil. El porteo, por su alta rentabilidad, ha desplazado al resto de actividades que allí se desarrollaban en condiciones de normalidad, ocasionando un gran perjuicio a un considerable segmento empresarial.

Los altos índices de rentabilidad han multiplicado exponencialmente el nivel de actividad (se han incrementado notablemente las residencias en la provincia de Tetuán, desde la que se puede obtener la documentación para hacer de porteador), lo que unido a una política de frontera de Marruecos muy restrictiva, y a veces, arbitraria; y a la más que evidente obsolescencia de nuestra infraestructura (inalterada desde hace más de treinta años) como



consecuencia de la falta de interés de nuestro gobierno; ha terminado por convertir aquel espacio en la “trampa mortal” con las consecuencias que hemos descrito anteriormente.

“Acabar con el bulto... o mantenerlo?”

Una vez detectado que el origen del problema es la “economía del bulto”, y sobre esta cuestión parece haber un amplio consenso, lo que cabe es decidir si la solución radical y definitiva, que sería “acabar con el bulto” es, o no, asumible.

En este sentido es cierto que existen argumentos razonables que avalan esta solución (es una actividad que se desarrolla al filo de la ley, controlada mayoritariamente por empresarios extranjeros, y que no repercute en el empleo, al menos en el empleo legal).

Sin embargo, los argumentos favorables son más sólidos y contundentes. Por un lado, y aunque es cierto que el “empleo legal” generado es escaso, no es menos cierto que son muchísimas las personas que viven de esta actividad en las diversas modalidades de “economía sumergida”. Ceuta no está en condiciones de agravar aún más el empobrecimiento de amplias capas de la población. Tampoco parece sensato reducir aún más la actividad privada (consignatarios de buques, transportes, etc). Por otro lado, se vería sensiblemente reducida la recaudación del IPSI aumentando la dependencia de los PGE (tampoco deseable). Y por último, entraríamos en un conflicto con Marruecos (privaríamos de su medio de vida decenas de miles de personas que viven en una zona “muy caliente” .) que nadie desea.

A la vista de todo ello, hemos de concluir, y hacerlo con todas sus consecuencias (para evitar que se convierta en un argumento recurrente que perturba y no aporta nada), que Ceuta pretende que la actividad comercial por su frontera, en su formato actual y a corto plazo, se mantenga.



PROPUESTAS

Introducción

Partiendo de la premisa de que Ceuta no puede prescindir de la “economía del bulto”, lo que debemos plantearnos es cómo hacerlo de la mejor manera posible para evitar los problemas que causa. Antes de abordar el inventario de propuestas y medidas que configuran el cuerpo de este documento, es conveniente no perder de vista un axioma que a veces olvidamos y es causa de tensiones y frustraciones que a nada conducen: “no todos los problemas tienen solución”. Debemos aceptar que soluciones perfectas no existen, aunque esto no debe actuar como un factor de disuasión sino, más bien al contrario, debe servir de estímulo para redoblar los esfuerzos y buscar espacios de consenso y colaboración desde los que hacer más eficaces las posibles medidas correctoras.

PROPUESTAS A LARGO PLAZO

1.- Aduana Comercial.

Aun siendo conscientes de que se trata de una medida a largo plazo, y que escapa al ámbito de nuestras posibilidades, es conveniente que todos los documentos que traten este asunto dejen constancia, a modo de testimonio, de una reivindicación legítima y fundamental para el futuro de nuestra Ciudad: el reconocimiento de una Aduana Comercial, incardinado en el proceso de incorporación de Ceuta a la Unión Aduanera.

2.- Convenio internacional de “Ordenación del Espacio Fronterizo”

Una segunda medida, de menor rango que la anterior, pero así mismo de muy difícil ejecución por las dificultades que entraña toda negociación con Marruecos sobre asuntos relacionados con Ceuta (la firme determinación de Marruecos de anexionarse nuestro territorio), sería la firma entre España y Marruecos (o en su defecto entre las entidades territoriales limítrofes de cada país) de un “Convenio de Ordenación del Espacio Fronterizo”, en el que se especificarán con claridad los derechos y obligaciones de cada una de las partes, incluyendo ciudadanos y administraciones. Ese marco normativo permitiría ordenar de manea racional, entre otras cosas, las actividades económicas.



3.- Reforma integral del espacio fronterizo

En un tercer nivel, y aceptando la imposibilidad en el contexto actual de aplicar los dos precedentes, debemos plantear la “reforma integral del espacio fronterizo”. Sería preciso acometer un ambicioso proyecto de remodelación tanto de las vías de acceso como de los espacios complementarios y de las propias infraestructuras y equipamientos aduaneros, sin olvidar el incremento de la dotación e las plantillas de funcionarios correspondientes para adecuarlas a la realidad. Esta parece ser la opción elegida por la Administración General del Estado (se ha iniciado el proceso de contratación de las obras de remodelación de la 352). Estas actuaciones, siendo positivas, no ofrecen una solución a corto plazo. Tendríamos que esperar al menos tres años para que empezaran a surtir efecto. Es muy dudoso que podamos esperar tanto tiempo sin sufrir daños irreversibles.

PROPUESTAS A CORTO PLAZO

Todo lo expuesto con anterioridad nos lleva a la conclusión de que es necesario diseñar un **Plan Integral de Actuación en el Tarajal**, conformado por una serie de medidas muy concretas, a nuestro alcance, y de aplicación inmediata, que permitan, si no arregla definitivamente el problema, si minimizar sus efectos hasta convertirlo en tolerable. En este sentido se formulan las propuestas que a continuación se detallan.

1.- Plan Urgente de Mejora del Paso Fronterizo

Partimos de la premisa de que “Invertir en la frontera es invertir en empleo”. Es un hecho constatable la fuerte influencia que tiene el turista marroquí en los comercios de Ceuta y su directa repercusión en otros sectores. Por ello, consideramos que debe ser una prioridad para el Gobierno la puesta en marcha de manera inmediata de un Plan de Mejora que incluya inversiones en medios tecnológicos y humanos en el paso Fronterizo para garantizar un paso más fluido y seguro.

2.- “Carril ciudadano”

Liberar un carril para la circulación interna durante las 24 horas del día. Para ello es preciso garantizar una dotación policial suficiente que garantice la separación de carriles. A tal efecto



se suscribirá un protocolo de colaboración entre los diferentes cuerpos de manera que, respetando la demarcación competencial de cada uno de ellos, se asegure el nivel de coordinación necesario para dotarlo de eficacia. De este modo, quedaría expedito el tránsito para los vecinos de los barrios adyacentes, el transporte público y los accesos a los servicios públicos.

3.- Descongestionar el paso fronterizo.

El grado de concentración de vehículos “porteadores” es el resultado de tres variables obvias: volumen de vehículos, la dimensión del espacio por el que transitan y el tiempo disponible para hacerlo. En consecuencia, lograr un grado aceptable de fluidez consiste en intervenir sobre cada una de ellas. El objetivo final es lograr que, sin entorpecer en demasía el tráfico de porteadores, el tránsito de visitantes (en las dos direcciones) se pueda hacer a un ritmo “normal”.

A).- Sobre el volumen de vehículos.

No resulta fácil poder controlar el número de vehículos o personas que puedan dedicarse diariamente a esta actividad. En este sentido la Delegación de Gobierno ya ha adoptado alguna medida (“días para hombres y días para mujeres”, expedición de tarjetas o limitación de vehículos mediante “celo administrativo”). Consideramos positivo profundizar en esta dirección estableciendo un “**Carnet de Porteador**” con todas las garantías administrativas y reconocimiento en ambos pasos fronterizos, que permita adecuar el número de porteadores diario a las posibilidades reales de hacerlo racionalmente (el documento recogería el número de días semanales que podría efectuar labores de porteo cada uno de ellos, por ejemplo...)

B). Sobre la dimensión del espacio operativo.

Este es quizá el asunto clave. Resulta ocioso explicar que “las colas” están directamente relacionadas con el escasez de espacio para acoger todos los vehículos que transitan (o pretenden transitar) por allí simultáneamente. A este respecto, se proponen dos medidas.

B.1.- La apertura del paso de Benzú y de un nuevo paso a la altura de la ITV.

a).- Parece obvio decir que si se abre el Paso de Benzú, y se destina al paso de los porteadores (incluso transitando por la carretera del perímetro fronterizo) el problema quedaría



prácticamente resuelto. Un paso para porteadores y otro para el resto de usos. No se entiende muy bien las razones por las que la administración rechaza esta alternativa (al parecer alegando razones de seguridad), máxime cuando en Melilla existen en la actualidad cuatro pasos. La aplicación de esta medida sólo necesitaría la implantación de un nuevo servicio de la Guardia Civil en aquel paso dotado con una plantilla adicional a la existente actualmente. Es una medida a nuestros alcance y de eficacia inmediata que tan sólo depende del “orden de prioridades” del Gobierno a la hora de distribuir sus efectivos.

b).- Apertura de un nuevo paso a la altura de la ITV para uso comercial, permitiendo de este modo reservar el paso fronterizo Tarajal I para uso turístico y ordinario de residentes.

B.2.- La “técnica del embolsamiento”.

Es una medida que se puede poner en marcha de manera complementaria o extraordinaria (en el caso de la apertura del segundo paso), o bien arbitrarse como solución ordinaria en el caso de renunciar “incomprensiblemente” a la primera opción.

Esta parece ser la alternativa elegida por la administración. En este caso, la propuesta está orientada a ampliar los espacios abiertos para el embolsamiento:

B.2.1).- Embolsamiento Inmediato:

- 1).- Demolición, previo acuerdo de traslado a otros emplazamientos, de las naves del primer polígono que están colindando con la frontera, para habilitar un amplio espacio para “retenciones breves e inesperadas”
- 2).- En lugar de utilizar la explanada del Chorrillo (como hace en la actualidad), adaptando un zona de las adyacentes a la ITV



B.2.2).- Embolsamiento programado:

Consiste en habilitar espacios alternativos en otros puntos de la Ciudad (se indica como ejemplo la explanada en la carretera de Benzú, antigua fábrica de guano), en los que previo conocimiento e identificación de los porteadores, pudieran aguardar allí su turno de salida en cupos comunicados desde la frontera por la Guardia Civil.

En todos los casos, consideramos que los embolsamientos deben estar atendidos preferentemente por la Asociación de Protección Civil (o similar) y no por la Policía Local. En primer lugar porque se trata más de “atender” en condiciones a las personas que esperan, y en segundo lugar porque permitiría liberar a la Policía Local de esta función pudiendo destinar los efectivos a otras funciones.

C).- En relación con el horario.

Lo ideal sería ampliar el horario de modo que la frontera estuviera operativa todo el día. En caso contrario, sería conveniente fijar horarios diferenciados para las actividades del porteo y para el resto de usos. Se apunta como una solución fijar un horario nocturno para el porteo (21,30 a 02,30, por ejemplo). De este modo la frontera quedaría “libre” durante las horas de mayor tránsito para visitantes.

4.- Combatir el “dumping fiscal”

Un factor de desorden de la actividad ordinaria de los Polígonos es el fuerte desequilibrio de rentabilidad entre los subsectores que allí conviven. Este hecho no está provocado exclusivamente por una aplicación correcta de la ley de oferta y demanda (ante la que no cabría nada que oponer), sino que tiene una de sus bases más importantes en el “dumping fiscal” que se está produciendo en relación con el IPSI por importación de mercaderías. Un hecho tan conocido como incomprensiblemente tolerado por parte de la administración competente (en este caso la Ciudad). La infravaloración de facturas con la intención evadir el pago del IPSI es una práctica habitual entre un sector del empresariado bien conocido. Este “margen adicional irregular” permite a estos empresarios “monopolizar “ la actividad comercial, en detrimento de los empresarios que se comportan correctamente y cumplen rigurosamente con sus obligaciones fiscales. Es preciso (y urgente) acabar con esta práctica fraudulenta. Exigimos a la administración competente (la Ciudad) , que dispone de medios



suficientes para ello, la aplicación inmediata de medidas para evitar el fraude fiscal en la facturación de las facturas de mercancías destinadas a los Polígonos.

5.- Porteo “a mano”

Para que el porteo “a mano” no suponga una actividad tan penosa se propone, además de reducir el número de porteadores mediante la documentación ya mencionada:

A).- Adcentamiento y vallado de las zonas por las que transitan las porteadoras.

B):- Habilitación de Áreas de Operación Logística dotadas de servicios básicos (techado, bancos, agua potable, etc)