

DOCUMENTO DE TRABAJO FRONTERA DEL TARAJAL

CONFEDERACIÓN DE EMPRESARIOS DE CEUTA

Ceuta 28 de noviembre de 2017

NOTAS SOBRE EL COMERCIO Y LA SITUACIÓN DE LA FRONTERA DE ESPAÑA CON MARRUECOS EN LA CIUDAD DE CEUTA

En principio puede parecer que los problemas que se describirán en la frontera comunitaria de Ceuta con Marruecos es responsabilidad del Ministerio del Interior exclusivamente. Sin embargo, la falta de soluciones de este departamento a través de sus representantes en Ceuta y la situación de ruina que está comunicando al comercio local, hace que esa competencia deba completarse con gestiones del Ministerio de Economía, Industria y Competitividad, en defensa de la citada actividad comercial de la Ciudad Autónoma de Ceuta y dado que, como se explica en el Anexo, se está incumpliendo la legislación comunitaria.

Prueba de la implicación de diferentes Ministerios en la situación del comercio local, es que, cuando se han producido problemas en esta frontera que afectaron al comercio, otros Ministerios han intervenido. Un ejemplo puede ser el Real Decreto del Ministerio de Cultura con el, RD 1802/1995, de 3 de noviembre, por el que se establece el Sistema para la determinación de la Remuneración Compensatoria por copia privada en las Ciudades de Ceuta y Melilla que definía perfectamente el tráfico comercial fronterizo 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”*

Por tanto, es preciso que la Secretaria de Estado Ministerio de Economía, Industria y Competitividad, siguiendo el conducto reglamentario, transmita al Gobierno de la Nación la difícil y ruinosa situación que atraviesa el comercio de Ceuta y, tras oír a su Confederación de Empresarios, contribuya a tomar las decisiones oportunas en orden a solucionar el grave problema de la frontera comunitaria de Ceuta.

Se adjunta como Anexo Informe sobre la situación en la frontera y posibles soluciones.

Antonio J. Ramírez Hurtado
Secretario General

Confederación Empresarios Ceuta



ANEXO A LA NOTA SOBRE EL COMERCIO Y LA SITUACIÓN DE LA FRONTERA DE ESPAÑA CON MARRUECOS EN LA CIUDAD DE CEUTA

Hechos

Desde hace meses la situación de la frontera comunitaria de Ceuta con Marruecos es realmente difícil y se está agravando por momentos. Se trata de un problema complejo y que tiene varias ramificaciones. Los asuntos que sería preciso analizar son los siguientes:

1. El paso de mercancías al por mayor desde el territorio franco de Ceuta a Marruecos que no dispone en su zona de Aduana Comercial y que realizan los llamados *porteadores* marroquíes.
2. El paso de turistas que, a veces con sus familias, atraviesan la frontera en sus vehículos para hacer compras en Ceuta y regresan la mayoría de las veces en el mismo día.

El paso de mercancías al por mayor desde Ceuta a Marruecos

Varios factores influyen en que miles de personas atraviesen a pie cada día la frontera de Marruecos a Ceuta, compren mercancías y regresen a las pocas horas a su país.

- A. Se trata, en general, de personas muy humildes que tratan de conseguir un salario de subsistencia con el transporte de mercancías. Los motorizados en cambio son auténticas empresas que tiene su flota de coches para pasar. Sin embargo la situación de estos porteadores ha evolucionado. Antes eran personas que venían a Ceuta, compraban determinadas cosas, las pasaban y las vendían allí o entregaban pedidos previamente hechos. En la actualidad, determinados comerciantes en los polígonos fronterizos de Ceuta preparan bultos cuyo contenido desconocen los porteadores a pie y los introducen en Marruecos cobrando por bulto. Otro sistema siguen los motorizados.
- B. Al ser Ceuta territorio franco y tratarse de mercancías compradas legalmente en la ciudad con los impuestos pagados, no se pueden imponer restricciones al paso de esos llamados porteadores. En este sentido, los agentes de la autoridad que operen en Ceuta, deben ser instruidos al llegar o antes, de las características del régimen económico-fiscal de Ceuta y de las características de la ciudad, su población y entorno. Lo cierto es que las

autoridades españolas no controlan el tráfico que se lleva a cabo en los polígonos ni cuales son los verdaderos empresarios que allí existen.

- C. La presión de esas miles de personas que se agolpan en la frontera, distrae efectivos de Policía que son necesarios en puntos diferentes de la Ciudad. Por otra parte, al cerrarse el otro paso fronterizo situado en la costa norte y llamado Benzú, la presión se ha casi duplicado en la frontera del Tarajal.
- D. España debe establecer normas para el paso ordenado de esas personas y facilitar su rápido traslado a Marruecos, cuyas autoridades deben ser las encargadas de su control.
- E. España, con la participación de la Unión Europea, debe dotar a Ceuta de nuevas instalaciones fronterizas acordes con el tráfico de personas y sobre todo de vehículos existente. No es admisible que Marruecos disponga de al menos diez veces más terreno disponible a estos fines, cuadruplicando las posibilidades de paso de España-Unión Europea.
- F. La falta de una Aduana Comercial de parte marroquí en la frontera, impide que, en caso de superarse los límites de cantidad establecidos, las autoridades marroquíes cobren los derechos correspondientes.
- G. La situación es tan tensa que se han producido en la frontera heridos, apuñalamientos y accidentes por la presión de los portadores que no consiguen pasar por las incomprensibles restricciones de parte española, cuando el control debe ejercerlo Marruecos.
- H. No existen contactos al nivel adecuado entre autoridades españolas y marroquíes para coordinar soluciones. Las negociaciones entre representantes de bajo nivel, no hacen sino complicar la situación.
- I. Este tráfico supone importantes ingresos para Ceuta y para la Administración de la Ciudad Autónoma, ya que esos *portadores* abonan, al realizar sus compras, el impuesto local llamado IPSI (Impuesto sobre la Producción, los Servicios y la Importación)

El tráfico de turistas desde Marruecos a Ceuta

En Ceuta están representadas las principales marcas de distribución españolas e internacionales, además de un comercio local floreciente y de calidad. Ello hace que numerosos posibles compradores viajen desde Marruecos a Ceuta para realizar compras y regresar a sus domicilios. Se trata de familias de clase media de distintas ciudades de Marruecos: Tetuán, Tánger, Casablanca, Rabat, Fes y otras. También viajan extranjeros residentes en Marruecos y miembros del cuerpo diplomático acreditado en Rabat. No se deben contemplar en este apartado los vehículos de los llamados en Marruecos *contrabandistas* que son en realidad *porteadores motorizados* desde el punto de vista español, pero que entorpecen el paso ordenado de turistas.

La situación actual es de colapso, ya que una persona que llegue a la frontera para pasar a Ceuta en hora punta, puede perder tres horas para entrar y otras tantas para salir, ya que se dan las siguientes circunstancias:

1. Marruecos ha modernizado recientemente su frontera y dispone de al menos seis carriles abiertos al salir hacia España y otros tantos al entrar.
2. España cuenta con unas antiguas instalaciones que disponen solo de uno o dos carriles para entrar, porque se suele cerrar parcialmente la verja de acceso que existe.
3. Cuando el vehículo de un turista que intenta llegar al territorio comunitario de Ceuta, se encuentra con los seis carriles citados en Marruecos, cada uno de ellos con ventanillas de Policía y Aduanas. Esto facilita un paso relativamente rápido. Sin embargo, cuando han superado esos controles todos los coches coinciden en una explanada y, al final de ella, dichos vehículos se concentran en solo dos filas, creando un inexplicable embudo. Esto es así porque, si esos coches que producen los seis carriles disponibles en Marruecos siguieran hacia las instalaciones españolas, se produciría un caos, al encontrarse solo con una o dos filas de parte española.
4. Esta caótica situación obedece seguramente a una petición de parte española o a la constatación de parte marroquí que las instalaciones de Ceuta no son capaces de absorber esa cantidad de tráfico.
5. Cuando el turista ha rebasado ese embudo, se encuentra con que, de parte española, suelen estar abiertos dos carriles y, en casos excepcionales, tres. Una vez pasado el control de policía vuelve a encontrar dos carriles de Guardia Civil, que no hacen controles aleatorios, sino casi siempre sistemáticos. Casi todos los conductores, por lo general, deben bajarse y abrir el porta-maletas del vehículo.

6. Hay que destacar que, en la práctica, no existe un carril especial para ciudadanos de la Unión Europea. Cuando se ingresa en España, a través de esos dos o, en ocasiones, tres carriles, no puede distinguirse el carril europeo. Éste tiene un cartel que el conductor descubre cuando ya no puede volver. La consecuencia es que se usa indiscriminadamente por cualquiera, sea o no comunitario, lo que lo invalida de hecho. El resultado es que esos ciudadanos comunitarios que no deben hacer ningún trámite, se encuentren mezclados con los extra-comunitarios retrasándose la entrada de todos.
7. A la salida de Ceuta hacia Marruecos los retrasos se repiten. La escasa capacidad de la frontera española, hace que las colas de vehículos se extiendan varios kilómetros, colapsando el tráfico ciudadano y dificultando incluso el acceso al hospital público ceutí.

Incumplimientos de la legislación de la Unión Europea

Se está incumpliendo la legislación comunitaria. En efecto, el Considerando (8) que dice: *De conformidad con el artículo 15 del Reglamento (UE) 2016/399, los Estados miembros deben desplegar personal adecuado y medios suficientes para realizar inspecciones sistemáticas y evitar que estas supongan un tiempo de espera desproporcionado y obstaculicen el flujo del tráfico en las fronteras exteriores.*

Igual ocurre con el Artículo 15 del mismo Reglamento Personal y medios para el control fronterizo que dice:

Los Estados miembros dispondrán de personal y medios adecuados y en número suficiente para ejercer el control de las fronteras exteriores, de conformidad con los artículos 7 a 14, con el fin de garantizar un nivel elevado, uniforme y efectivo de control en sus fronteras exteriores

Esto se incumple flagrantemente por las autoridades españolas, pues en todas las reuniones se alega la misma situación de falta de efectivos y los obstáculos en los flujos son continuos.

Además en frontera niegan la entrada de forma totalmente irracional a los marroquíes de la zona de Tetuan, con total indefensión incumpliendo el artículo 14 del mencionado Reglamento que dice textualmente:

"Solo podrá denegarse la entrada mediante una resolución motivada en la que se indiquen los motivos exactos de dicha denegación. La resolución será adoptada por la autoridad habilitada en virtud del Derecho interno y surtirá efecto inmediatamente. "

En la frontera de Ceuta deniegan el paso sin resolución alguna.

Igualmente, a veces se puede estar infringiendo el Tratado Schengen en cuanto al paso de personas, ya que los residentes en la provincia de Tetuán pueden acceder a Ceuta sin visado con la sola presentación de pasaporte.

POSIBLES SOLUCIONES:

- A. 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, dotando a la frontera de personal suficiente. Un responsable de la Policía Nacional debe ser responsable de organizar el tráfico en general. Éste decidirá cuando, en función de las aglomeraciones, es necesario establecer un carril alternativo en Ceuta para acceder al Hospital Universitario y barrios de zonas altas.
- B. 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.
- C. Las verjas de entrada a España deben estar completamente abiertas.
- D. A la entrada a España, deben estar abiertos los dos carriles disponibles y uno reversible, ya que el tráfico de entrada y salida no suelen coincidir. Las ventanillas deben estar dotadas de personal.
- E. Una enorme estructura de toldos con base de hormigón situada justo a la entrada a España, debe ser retirada, ya que elimina el espacio de carril y medio donde es más necesario. Otro sistema de estructura de toldos sin base podría ser instalado.
- F. No se debe pedir a Marruecos que limite el paso hacia Ceuta y, de esa forma, la presión se ejercerá en la frontera que sea menos eficaz.
- G. Debe existir un carril para ciudadanos comunitarios perfectamente señalizado a la entrada el territorio español y cualquier vehículo que lo utilice sin derecho a ello, debe ser devuelto con resolución correspondiente.

- H. Los vehículos de los llamados *coches patera* deben tener un solo carril especial para que no obstaculicen el paso de turistas y controlar el estado de los coches, lo que está denunciado por la propia Guardia Civil.
- I. Al salir de Ceuta, deben abrirse todos los carriles posibles, establecer el carril para ciudadanos de la Unión Europea y que sea Marruecos, en su caso, la que soporte la presión de sus ciudadanos, quedando claro que Ceuta da todas las facilidades a la salida.
- J. Se deberán realizar gestiones ante la Dirección General de Tráfico para que difunda a través de los medios de comunicación y su teléfono de información propio, novedades sobre el tráfico en la carretera de la frontera, al igual que otras vías nacionales de España. Mientras, se habilitaría un teléfono de consulta en la DGT de Ceuta o la Delegación del Gobierno.
- K. Debe cumplirse escrupulosamente la legislación comunitaria en cuanto al paso de fronteras exteriores y el Tratado de Schengen. Igualmente debe establecerse y mantener operativo el carril de paso de ciudadanos comunitarios en los dos sentidos con los modelos de señalización reglamentarios.



Antonio J. Ramírez Hurtado
Secretario General