



El Faro de Melilla
www.elfarodigital.es

Fútbol > FD 13 Cristiano supera a Raúl en la Champions, pero se queda a dos goles de Messi (4-0)	Armada > 16 El patrullero 'Cazadora' llega mañana a Melilla y podrá ser visitado hasta este viernes	Tribunales > 15 Una vecina que espía por la mirilla acude como testigo a un juicio por robo de muebles
--	---	--

LOS RESPONSABLES DE VIOLENCIA DE GÉNERO SE REÚNEN HOY EN DELEGACIÓN PARA ANALIZAR LO SUCEDIDO > 7

La viceconsejera de Mujer dice que “algo ha fallado” en el crimen de la Alcazaba

● Los cuerpos de Hannan Outmane y Mohamed Ohadik recibieron ayer supultura, una semana después del crimen

Guardia Civil y Gendarmería evitan que 800 subsaharianos llegue a la valla

● Acnur calcula que el 41,7% de los inmigrantes llegados a Melilla y Ceuta en 2014 son sirios > 10

CpM plantea que un “coordinador civil” sea quien regule el tránsito en Beni Enzar > 11

El padre de Pisy dice que el policía quiso impedirles ir al acto de la Constitución > 10

La Navidad activa la solidaridad > 18 y 19



Informe 'España mirando al sur' del Real Instituto Elcano

La “marroquinización” sacará a los partidos nacionales del Gobierno de Melilla

- El estudio advierte del riesgo por la difícil sostenibilidad de Melilla y Ceuta
- Alerta de la presencia en Melilla de imanes que dependen de Marruecos
- Subraya las peores condiciones de vida de la población musulmana

● El ministro de Exteriores asistió a la presentación del informe sobre Melilla y Ceuta > 2 a 3

F. ALVARADO

“Todavía podemos estirar el ‘comercio atípico’, pero no sé hasta cuándo”, afirma un economista de la UGR > 4 y 5

MARITIMA PEREGAR, S.A.
ALMACENES Y DISTRIBUCIÓN

Oficinas en Melilla
C/La Hortensia, nº11, Polígono Ind. SEPES - 52006 Melilla
Tlf: 952 6962 62 - Fax: 952 67 19 21 - Apdo. Correos nº873
e-mail: peregar@peregar.com

Delegación en Málaga
SERVIMAD, S.L. - Estación Marítima 1ª Planta, Ofic. E9 y 11 - Málaga
Tlf: 952 60 26 96 - 952 60 26 97 - 952 26 98 - 952 60 19 09
Fax: 952 60 16 99

NAVIEROS · CONSIGNACIONES · TRÁNSITOS · ADUANAS



Melilla

MIGUEL ÁNGEL PÉREZ CASTRO. ECONOMISTA Y PROFESOR DE LA UGR EN MELILLA

● La economía pública de Melilla y Ceuta está perdiendo la autonomía fiscal y financiera que tenían a principios del presente siglo, cuando su Régimen Económico y Fiscal les permitía obtener casi el 68% del total del presupuesto

“Todavía podemos estirar el ‘comercio atípico’, pero no sé decir hasta cuándo”

A. Q. MELILLA

Economista y profesor de la Facultad de Ciencias Sociales de Melilla perteneciente a la Universidad de Granada (UGR), Miguel Ángel Pérez Castro ha analizado a fondo el comportamiento y la evolución económica de las dos ciudades autónomas en lo que va de siglo y durante la crisis.

—¿Cuánto de parecidas son las dos ciudades autónomas en términos macroeconómicos?

—A ambas se les han ido aplicando, a lo largo del tiempo, iguales normativas sobre competencias administrativas, regímenes fiscales y ayudas económicas por ser similares sus peculiaridades geopolíticas: ciudades españolas de pequeñas dimensiones, no pertenecientes a ninguna Comunidad Autónoma y situadas en el norte de África. Pero su situación geográfica y la evolución económica del entorno marroquí en las últimas décadas han marcado ciertas diferencias que están influyendo en su presente y también en su futuro.

—¿Cuáles?

—Con respecto a la actividad económica con la península, ambas, por su consideración de puerto y territorio franco tenían un importante atractivo comercial por el diferencial de precios existente en artículos de importación por su consideración de puerto y territorio franco. España antes de su incorporación a la UE, y por tanto a la aplicación de la política arancelaria común, tenía significativos incrementos de valor en sus importaciones por los altos aranceles existentes, mientras que en Ceuta y Melilla estos estaban exentos. Ceuta partía de una mejor situación geoestratégica, marcada por estar mucho más cerca de la península, y situada en una importante vía de comunicaciones Europa-África Occidental, que hacía que consumidores peninsulares vieran atractivo su desplazamiento a ella para hacer turismo y compras. En cambio para Melilla, por su lejanía no tenían igual movimiento comercial.

—¿Y en relación con Marruecos?

—El entorno limítrofe con Melilla era económicamente de los menos desarrollados del país y muy por debajo de la región limítrofe de Ceuta. Pero su crecimiento poblacional y económico ha sido muy importante, aumentando considerablemente la demanda de bienes y servicios suministrados por la ciudad española, favoreciendo con ello el mantenimiento de su comercio principalmente mayorista. A su vez, la nula operatividad



Pérez Castro es un experto en la evolución económica de Ceuta y Melilla.

fronteriza real de importación y exportación entre Marruecos y Argelia hacía que los suministros de hidrocarburos demandados en Melilla por parte de la provincia de Nador tuvieran costes muy competitivos. Esto ya no es así desde el incremento de suministros energéticos argelinos. También en términos de suministros petrolíferos de Ceuta en el entorno del Estrecho, ha tenido una caída importante y muy significativa. A su vez, está sufriendo la competencia de Tánger-Med y los importantes movimientos que está teniendo, en parte ayudados por la aplicación plena del desarme arancelario en la importación de productos industriales

La desaceleración de la crisis comenzó más tarde tanto en Ceuta como en Melilla

europes desde marzo de 2012, que hace que lentamente el comercio en el suministro de bienes por parte de Ceuta hacia Marruecos vaya siendo menos competitivo. En Melilla ocurre también, pero no tienen actualmente un puerto cercano a ella con esa capacidad. No debemos olvidar que desde el inicio en la aplicación del Acuerdo Euromediterráneo de Asociación UE-Marruecos las importaciones en Marruecos provenientes de España han aumentado más de un 135% mientras que en ambas ciudades este tipo de actividades sólo han crecido en torno al 30%.

—¿Qué papel han jugado sus puertos?

—Su evolución demuestra el estancamiento de la actividad comercial de ambas ciudades al tener crecimientos medios tan sólo entre el 1% y el 2% anuales. Los volúmenes de mercancías medidos en toneladas desembarcadas por el puerto de Ceuta son prácticamente el doble que los de Melilla, pero con desigual com-

portamiento según la naturaleza de la mercancía. En 2012, en Ceuta fueron 1,36 millones de toneladas frente a 0,60 millones de toneladas de Melilla. La principal diferencia se encuentran en los graneles líquidos: 864.000 toneladas de Ceuta, más 10 veces superior a las 72.000 toneladas de Melilla. Los graneles sólidos con unas 130 toneladas más de materiales de construcción en Ceuta (recordemos que el suministro de áridos y ladrillos en Melilla proviene de Marruecos por existir frontera aduanera terrestre, cosa que no ocurre en Ceuta). En cambio, los volúmenes de mercancías generales son superiores en 150.000 toneladas en Melilla que en Ceuta, destacando las frutas y hortalizas, tabaco y café, vinos y bebidas alcohólicas, aparatos y herramientas, automóviles y piezas de repuesto, entre otros. En cuanto al número de pasajeros y vehículos transportados, también la diferencia es significativa a favor de Ceuta, en más del doble pero con desigual evolución. En Ceuta, en 2012 han trans-

de servicios: 47% es Administración Pública, Educación y Sanidad; 21% Comercio, Transporte, Hostelería y Turismo, y 11% Servicios Financieros y Profesionales. A continuación están los impuestos sobre productos con casi un 9% y un 6% la Construcción, siendo la Industria con casi un 5% y el sector primario, meramente testimonial, lo que completan el dato macro. A principios del siglo actual, el PIB per cápita era el mismo en ambas ciudades (12.445 euros por habitante en Ceuta; 12.400 en Melilla) pero en el año 2013 se ha incrementado el diferencial (17.202 en Ceuta; 15.490 en Melilla) por el importante incremento en la población de esta última, que prácticamente han igualado su número (84.524 residentes en Ceuta, 83.669 en Melilla).

—¿Cómo analiza ese incremento de población?

—Ha sido principalmente desde el inicio de la crisis económica por el regreso de emigrantes marroquíes a sus regiones de origen, entre las que destaca la zona nororiental como una importante área emisora de trabajadores a España y el resto de Europa, y cuya obligación para el cobro de sus prestaciones les impone continuar estando empadronados en territorio europeo.

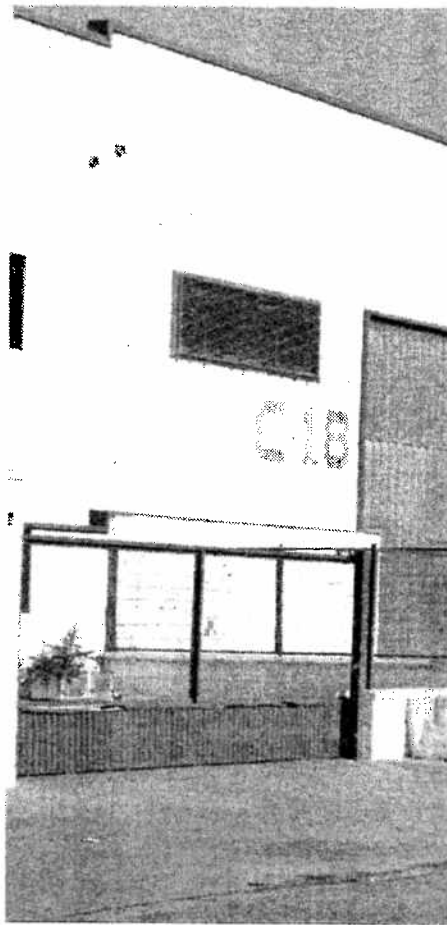
Puerto

Melilla. El transporte de pasajeros ha aumentado un 123% desde el año 2000

portado 1,93 millones de pasajeros frente a 0,81 millones en Melilla, pero mientras que crecen en esta última un 123% desde el año 2000, principalmente desde la inauguración de la línea Motril-Melilla, en Ceuta cae un 24%. Igual comportamiento en cuanto a los vehículos, en Melilla han sido 163.000 vehículos, y crecen un 123%, frente a los 378.000 vehículos de Ceuta (-13%). Hacer mención que el único medio de transporte de pasajeros significativo es marítimo en Ceuta, frente a los numerosos vuelos que tiene Melilla con Madrid, Málaga y Granada.

—¿Cómo se han adaptado a las dificultades de los últimos años?

—El PIB a precios de mercado de ambas ciudades son perfectamente comparables, históricamente ligeramente mayor en Ceuta pero prácticamente con igual crecimiento en lo que va de siglo (54% y 52%). En ambas se ha producido un estancamiento en los años de crisis económica, pero iniciándose la desaceleración en años posteriores a lo ocurrido en el resto del territorio nacional. La distribución porcentual del PIB es casi idéntica con un 80% en actividades



La distribución porcentual del Producto Interior

–¿Alguna de ellas está lidiando mejor con la crisis económica?

– Ambas ciudades están comportándose de un modo parecido económicamente. Se están notando los efectos de la desaceleración y recesión, pero con años de retraso con respecto al resto de España, y está incidiendo principalmente en los últimos 3 años, donde los ajustes en las inversiones públicas y en el gasto público estatal y local, obligados por las diversas medidas impuestas por Europa, han repercutido en su PIB, en el que las administraciones públicas, defensa, sanidad, educación y servicios sociales son el 50% del total de la riqueza. Eso es lo que ha ayudado a soportar mejor la crisis que estamos atravesando, con caídas no tan importantes en el consumo.

–¿Cómo lo ha medido?

– Las importaciones de mercancías son una medida importante de cómo se están desarrollando estas ciudades. Si tomamos los datos de entradas de mercancías, incluyendo los datos de las que provienen de la península, que son prácticamente el 80% del total, y en el caso de Ceu-

ta han sido difíciles de obtener, vemos que en 2013 las cifras deflactadas (eliminando la subida de precios por la inflación para poder ser comparables) están por debajo de las del año 2000. En Ceuta se han importado 935 millones de euros (668 millones en euros constantes) frente a 821 millones de 2000. En Melilla se han importado 710 millones en 2013 (507 millones en euros constantes) frente a 627 millones de 2000. Son muy pequeños incrementos anuales netos en euros corrientes que justifican el estancamiento en las recaudaciones de IPSI Importación.

–¿Cuáles su análisis?

– Quiero hacer un especial comentario en cuanto al IPSI de importación y los Gravámenes Complementarios de Hidrocarburos y Labores de Tabaco. Por el primero se recaudaron en 2012, 39 millones en Ceuta y 45 en Melilla, prácticamente lo mismo que en los primeros años del 2000, pero hay que tener en cuenta que el presupuesto global de estas ciudades se ha duplicado en los años que llevamos del presente siglo. Me llama la atención que la

“ El comercio atípico puede rondar el 40%-60% de todas las importaciones de ambas ciudades”

“ El presupuesto global de estas dos ciudades se ha duplicado en los años del presente siglo”

“ La compensación del IPSI debería ser considerada transferencia corriente del Estado”

Ciudad de Ceuta, no la de Melilla, considere como mayor recaudación por IPSI de importación y Gravámenes Complementarios de Tabaco, las transferencias del Estado que estas ciudades reciben para mantener la suficiencia financiera de estas ciudades, al reconocer la menor capacidad de recaudación de estos impuestos. Estas compensaciones deberían ser consideradas transferencias corrientes del Estado y no impuestos indirectos locales, ya que aquí se recogen los gravámenes recaudatorios sobre una actividad económica real, según la naturaleza del impuesto y del hecho imponible, y no otra transferencia recibida del Estado para mantener su suficiencia financiera. Aún mayor son los motivos de esta argumentación cuando los volúmenes alcanzados por estos fondos de garantías de menor recaudación ya son equiparables a la propia recaudación. En Ceuta se recaudaron, en 2012, 48 millones mientras que este fondo ya se sitúa en 43 millones. En Melilla, la recaudación ha sido de 52 millones y las transferencias 46 millones.

Negocios con Marruecos

–¿Cómo influye la diferente consideración que da Marruecos a cada ciudad?

– Melilla tiene la consideración de frontera aduanera marítima y terrestre por parte de Marruecos y le otorga la consideración de territorio franco, mientras que Ceuta no y por tanto sigue siendo sólo puerto franco. El porqué de esta diferenciación está en el no reconocimiento de la frontera aduanera y comercial del Tarajal, o el ‘puente de Biutz’, y no se pueden realizar importaciones y exportaciones documentadas por dicho paso, quedando solo disponible para el paso de mercancías en régimen de viajeros. Las razones no parecen ser por una diferenciación jurídica y fiscal otorgada históricamente por España y por tanto está pendiente de concretar en Europa y ésta con el país vecino.

Melilla está incrementando las exportaciones documentadas a Marruecos, al pasar de 3 millones en 2011, a 13 millones en 2012 y a 21 millones en 2013. Ceuta no puede realizar estas operaciones vía terrestre y sólo ha tenido exportaciones a Marruecos en 2013 por 0,3 millones de euros. El comercio atípico es un hecho que hasta ahora, debido al paso de mercancías legalmente mediante el denominado régimen de viajeros, ha sido equivalente en ambas ciudades, pero poco a poco se está perdiendo competitividad vía precios, debido a la globalización y a los acuerdos comerciales firmados por Marruecos con la UE, con EEUU y la Gran zona árabe de libre comercio (GAFTA).

Ceuta tiene que tener claro si Marruecos va a permitir algún día que se documenten aduaneramente las importaciones y exportaciones que se realicen con este país, antes de tomar cualquier consideración sobre la incorporación a la Unión Aduanera Europea, entre otras cuestiones.

–¿Qué futuro le ve usted al comercio transfronterizo?

– El comercio denominado ‘atípico’, los intercambios de mercancías entre las ciudades autónomas y Marruecos que no son necesarios documentar en aduana por estar dentro de los límites que el régimen de viajeros determina, y por tanto, admitidas con franquicia de derechos de importación siempre que se trate de importaciones con carácter comercial, deben ser equivalentes en volúmenes en ambas ciudades. Digo deben ser, porque no son registradas y por tanto no puede ser calculadas con rigurosidad.

Es generalmente extendido el comentario que su importe puede estar rondando entre el 40% y el 60% del total de mercancías importadas en estas ciudades y, por tanto, podríamos estar valorándolo entre 300 y 400 millones de euros en cada una de ellas.

–¿Le parece sostenible?

– Las características diferenciales en cuanto al precio que otorga la consideración de territorio y puerto franco a estas ciudades, cuyo rasgo fiscal más importante es la exención en los aranceles y la aplicación de un impuesto de importación a menores tipos que el IVA en Europa o el VAT en Marruecos, han justificado largo tiempo el carácter comercial de Melilla y Ceuta. Pero el desarme arancelario promovido por la Organización Mundial del Comercio, y materializado en los acuerdos comerciales firmados por la UE y EEUU con Marruecos, junto con los incrementos de volúmenes de importaciones que hacen conseguir precios más competitivos por parte

Cambio

Perdida competitiva. Ceuta y Melilla están perdiendo “poco a poco” su diferencial de precios.

del empresariado mayorista del país vecino, unido a las ampliaciones de los puertos comerciales y las aperturas de rutas comerciales marítimas, están propiciando poco a poco, pero paso a paso, que el diferencial de precios sea cada día menos importante.

Todavía podemos seguir estirando esta situación, pero no sabría decir hasta cuando, sobre todo teniendo en cuenta que sería un cambio estructural en sus economías y estas medidas exigen tomarlas con cierto tiempo y poca precipitación.

A su vez todo acercamiento a la política fiscal arancelaria europea obligaría a acatar normas tan importantes como la devolución de los impuestos a la importación de aquellos productos cuyo destino final fuera la exportación, y por tanto, una parte importante del IPSI de importación (o el nombre que tuviera dicho impuesto si formamos parte de la Unión Aduanera Común) debería ser devuelto al empresariado, disminuyendo grandemente su recaudación y afectando a la financiación de las ciudades autónomas.

Dependencia y “pérdida de autonomía fiscal”

Para Pérez Castro “ambas ciudades tienen el mismo grado de dependencia” del Estado y de los fondos que perciben de la Unión Europea pero a su juicio “es muy importante señalar que la economía pública de estas ciudades está perdiendo la autonomía fiscal y financiera que tenían a principios del presente siglo, cuando su Régimen Económico y Fiscal les permitía obtener casi el 68% del total del presupuesto, a través de la

imposición indirecta local que grava las importaciones de mercancías”. “A lo largo de los años”, subraya el economista, “este sistema impositivo ha ido teniendo diversas normativas y denominaciones: arbitrio, aforo, impuesto; Arbitrio a la Importación de Mercancías, Arbitrio sobre la Producción y la Importación (API), Impuesto sobre la Producción, Servicios e Importación (IPSI)...”. Así, actualmente “está recaudación está por debajo del 30% del

total del presupuesto y con una menor recaudación neta en el 2013 que en el año 2000, en euros corrientes y aún mayor si eliminamos el efecto inflacionista”. “Éste es un importante termómetro de medición de la economía de estas ciudades al estar relacionado con el comercio (pilar económico fundamental) y también relacionado con el otro importante pilar, la Administración pública local”, indica.



EL FARO

Melilla y Ceuta es “casi idéntica”, con un 80% en actividades de servicios.