**UNIDOS POR EL FUTURO DE MELILLA**

**PROPUESTAS PARA LA MEJORA DE LA SITUACIÓN ECONÓMICA DE LA CIUDAD.**

El presente documento recopila el sentir, la preocupación y las propuestas de diferentes estratos de la ciudadanía melillense correspondientes a sectores empresariales, comerciales, culturales, políticos y económicos en general, cuya adhesión queremos que ratifiquen y firmen para posteriormente ser elevados a las instancias representativas de la soberanía nacional y a todas aquellas instituciones u organismos europeos que se consideren oportunos en la defensa del legítimo interés de la ciudad española de Melilla y sus habitantes.

**I.- Por un Tratado de Buena Vecindad con Marruecos.**

El Tratado de Amistad, Buena Vecindad y Cooperación con el Reino de Marruecos, realizado en Rabat en el año 1991, tiene 30 años desde su ratificación y publicación en el BOE en febrero de 1993.

Queremos resaltar en primer lugar los Principios 4º y 5º, en los que queda recogido el respeto a la integridad territorial de la otra parte, y el compromiso a arreglar pacíficamente las controversias que puedan surgir entre ellos, procurando de buena fe y con espíritu de cooperación, lograr, en el menor plazo posible, una solución conforme con el Derecho Internacional con miras a obtener un resultado equitativo.

Por otra parte, el artículo 10, se refiere al compromiso entre Madrid y Rabat a promover el estudio de sus respectivas legislaciones, especialmente en materia comercial y empresarial para *“facilitar la cooperación entre empresas y la integración de sus respectivas economías”.*

Estamos inmersos en cambios importantes desde la perspectiva geopolítica. La guerra de Ucrania, la crisis económica y humanitaria, la seguridad energética de países y continentes, el problema con las cadenas mundiales de suministros, el cierre de la aduana comercial y la pérdida total del comercio transfronterizo etc., nos afecta de forma directa y también de forma globalizada. Ceuta y Melilla son ciudades ya acostumbradas a las “políticas de Estado” de los diferentes gobiernos que tienen o han tenido la responsabilidad de gestionar el país, pero que no siempre son coincidentes con los intereses o las prioridades de sus ciudadanos.

Desde una perspectiva de seguridad, no solo jurídica, sino también psicológica y de confianza para la población de Ceuta y Melilla, y porque el marco normativo hay que adaptarlo a los nuevos tiempos, es por lo que reivindicamos la revisión y adecuación del Tratado de Amistad, Buena Vecindad y Cooperación nacido en 1991. Queremos ser tratados como “buenos vecinos de verdad”.

**II.- Frontera y la reapertura de la aduana comercial con Melilla.**

Queremos reivindicar una frontera con todas las garantías. **Una frontera segura y fluida**. Una frontera que permita el tránsito comercial y que facilite a las personas, dentro de las normas sanitarias y aduaneras, el aprovisionamiento de productos alimenticios para consumo individual o familiar dentro de la normativa para el tránsito de viajeros.

Mucho se ha prometido a ceutíes y melillenses por parte del Ejecutivo español en cuanto al restablecimiento de la normalidad fronteriza. El incumplimiento en los plazos y fechas ha sido evidente; incluso tras la celebración de la XII RAN entre España-Marruecos los días 1-2 de febrero de 2023, nada hemos avanzado y persisten las mismas inseguridades e incertidumbres del pasado.

España, es el principal socio comercial de Marruecos desde el año 2012, y Marruecos también es el tercer socio de España fuera de la UE. Pero nada, o casi nada se puede extraer de la RAN celebrada, salvo en su punto 41, donde se expresa que: ***“****Teniendo en cuenta las lecciones aprendidas de la pandemia COVID-19, España y Marruecos se comprometen a poner en marcha una gestión moderna de los controles fronterizos”*.

Lo cierto es que, restablecido el tránsito, tanto peatonal como con vehículos, el pasado 27 de mayo de 2022 las restricciones y los controles documentales, merman la deseada fluidez que convierten en penoso el cruce de apenas unos doscientos metros, invirtiendo en ello tres a cinco horas en algunos casos, sin las infraestructuras necesarias ni en uno, ni en otro lado.

Consideramos que la sistemática e intencionada ralentización del tránsito fronterizo, supone una vulneración por la vía de hecho de un derecho constitucional que afecta especialmente a los melillenses y ceutíes que debe ser defendido por el Gobierno ante cualquier instancia. Asimismo, supone una vulneración de la Declaración Universal de Derechos Humanos, y -como hemos dicho- del Tratado de Buena Vecindad con Marruecos, que afecta tanto a ciudadanos españoles como marroquíes.

Por lo expuesto, hasta que no concluyan las indefinidas conversaciones con Marruecos -en una desconocida hoja de ruta- para el establecimiento de unas relaciones regladas y duraderas, el restablecimiento de la aduana comercial y la revisión del Tratado de Amistad, Buena Vecindad y Cooperación en vigor desde el año 1993, consideramos necesario:

1º Reciprocidad en el régimen de viajeros aplicable a ambos lados de la frontera.

2º La adecuación de infraestructuras que permitan un tránsito mucho más “amable y cómodo” principalmente para quienes lo hacen a pie, donde carecen de sombra, asientos para soportar horas de espera, o la posibilidad de suministros básicos como el agua.

**PREGUNTAS, MEDIDAS Y ALGUNAS PROPUESTAS DE CARÁCTER ECONOMICO, FUNDAMENTALES PARA CORREGIR ERRORES E IMPULSAR UNA MELILLA PROSPERA CON GARANTÍAS DE FUTURO.**

**A). -Bonificación al transporte de mercancías.**

Sobre lasituación en que se haya el trámite de la aprobación del RD que debe desarrollar la bonificación al transporte de mercancías aprobada por la Ley 3/2017 de los PGE 2017 a la que en la posterior Ley 6/2018 se estableció que se aplicasen a los transportes realizados desde 1 de enero de 2016 PREGUNTAMOS la razón de que no se haya incluido en el borrador de dicho RD la correspondiente a los productos alimentarios como se solicitó en marzo de 2021. Si como al parecer no existe norma comunitaria que lo impida ¿se piensa incluir en el RD la bonificación a los productos alimentarios? y ¿se piensan compensar de alguna manera la bonificación no aplicada a los transportes realizados desde 2016?

**B). - Bonificación de la Seguridad Social en cuotas patronales**. La bonificación del 50 por ciento en las aportaciones a las cuotas de la Seguridad Social por contingencias comunes, así como por los conceptos de recaudación conjunta de desempleo, formación profesional y Fondo de Garantía Salarial en la cotización es parte esencial del régimen económico fiscal especial de Ceuta y Melilla, dirigida a impulsar el desarrollo económico y social de ambas ciudades, contrarrestando sus condicionantes objetivos.

Solicitamos la publicación en el BOE -antes de su entrada en vigor en septiembre de 2023 del RD Ley 1/2003- de una rectificación a la nueva fórmula que pretende aplicar la bonificación en las cuotas patronales de la seguridad social de nuestros trabajadores que soportan las empresas y que supone un retroceso gravísimo respecto a la que se venía aplicando desde 2004 y no de forma temporal como parece ser que se pretende.

**C). -** **Medidas sobre los transportes marítimos y aéreos.**

Las actuales bonificaciones para residentes, sin control de precios, han provocado un alza desorbitada en los pasajes de las compañías aéreas y navieras. El resultado efectivo es que la subvención ha ido a para en buena parte a las compañías de transporte y no a los residentes, provocado además un alejamiento de la ciudad para el residente peninsular, por el incremento del precio de los billetes.

Este encarecimiento de los billetes es muy lesivo que el comercio y el turismo de la ciudad de Melilla, y perjudica unas relaciones de cooperación económica que se han de impulsar tras la reapertura de la frontera, cerradas durante más de dos años.

Uno de los pilares del desarrollo económico de Melilla, propuesto tanto por el Gobierno Central como por el Gobierno de la Ciudad, es el turismo, sector que en la actualidad se encuentra laminado por el precio de los pasajes.

Es preciso pues, formular un cambio de modelo de conexión de la ciudad, de tal forma que los recursos financieros se incardinen a aproximar (en términos de transporte) la ciudad a la España peninsular, y no solo en bonificar el transporte del residente en Melilla a la península.

En este sentido, la única solución que entendemos viable es la crear un puente marítimo y aéreo con la ciudad de Málaga. Por ello, solicitamos:

1º.-Modificación del próximo contrato de servicio de navegación de interés público de la conexión marítima de Melilla, incorporando la línea propuesta de alta velocidad Melilla-Málaga.

2º.- Modificación del actual sistema presupuestario de bonificaciones al transporte de pasajeros con la Ciudad de Melilla, para hacerlo acorde con la propuesta formulada y, por ende, con el principio de continuidad territorial, siempre y cuando los precios máximos de los billetes sean equivalentes o inferiores a los que pagan los residentes actualmente.

3º.-Limitar los precios de los billetes de los enlaces aéreos de la ciudad de Melilla.

4º.-Se consideran prioritarios los enlaces aéreos Melilla-Málaga y Melilla-Madrid para la declaración de Obligaciones de Servicio Público, en la conexión aérea de Melilla.

**D). -** **Registro Especial de buques**.

La economía melillense ha sufrido un retroceso muy significativo desde el año 2017, debido al cambio de la relación comercial que mantenía con el vecino reino de Marruecos. En la actualidad padece una singular recesión producto de la acciones negativas y conjuntas del cierre fronterizo comercial y de la pandemia del COVID.

Las cifras de tráfico de mercancías por el puerto de Melilla revelan descensos de hasta el setenta por ciento. Las dos líneas de portacontenedores que llegaban al puerto han suspendido sus servicios desde 2019. El tráfico de pasajeros debido al descenso de la actividad económica y a la actual pandemia han descendido en similares términos.

El escenario próximo no se augura alentador. El cierre del comercio fronterizo y el nivel de actividad portuaria es índice significativo de la salud económica de la ciudad. El puerto, la actividad portuaria es consustancial con un territorio que no dudamos en calificar de análogo al de las islas. Por ello dentro las necesarias actuaciones que han de realizarse para cambiar un modelo económico de la ciudad, a fin de hacerla menos dependiente del vecino país, han de considerarse las de formular incentivos a la actividad portuaria en la Ciudad de Melilla.

En ese sentido consideramos que es de interés para la Ciudad Autónoma, contar con una sede del Registro Especial de Buques y Navieras, que actualmente solo tiene sedes en Canarias.

Para ello, proponemos modificar los apartados 1b) y 2a del Real Decreto Legislativo 2/2011 de 5 de diciembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, resultando la siguiente redacción:

1.-Objeto, régimen jurídico y normas de funcionamiento.

b) El Registro Especial de Buques y Empresas Navieras estará situado en los territorios de la Comunidad Autónoma de Canarias, y de la Ciudad Autónoma de Melilla.

2.- Gestión y administración del Registro.

a) La gestión y administración del Registro Especial de Buques y Empresas Navieras se realizará a través de tres oficinas de gestión, adscritas al Ministerio de Fomento, una con sede en Las Palmas de Gran Canaria, otra con sede en Santa Cruz de Tenerife y una última con sede en Melilla, incardinadas en las Capitanías Marítimas de las provincias citadas".

**E). – Declaración de Melilla como Zona Económica Especial.**

La actual situación económica de Melilla, en declive desde hace años, se ha visto agravada en los últimos tiempos por tener, en gran medida, el núcleo de su actividad comercial enfocada a la importación y tránsito de mercancías hacia el vecino país y cuyo horizonte, a corto plazo, anticipa un escenario económico significativamente peor para la ciudad en los próximos años. Melilla se encuentra, por tanto, en una encrucijada, la de buscar con urgencia un modelo económico alternativo que parta de su posición en África y su pertenecía a la Unión Europea.

A pesar del elenco de exenciones, bonificaciones y subvenciones la economía melillense no reacciona y en la ciudad se dan los mayores niveles de desempleo y de pobreza de la Unión Europea y los más bajos en formación y educación. Desde el punto de vista empresarial Melilla está también a la cola en niveles de competitividad.

Ante el oscuro escenario que se aproxima sobre la economía melillense, es necesario definir, desde una visión estratégica, un modelo económico que le otorgue a la ciudad un valor económico propio, con una menor dependencia de las subvenciones estatales y del tradicional tráfico comercial con el país vecino, pero sin renunciar a la cooperación con el “hinterland” marroquí con el que se mantienen vínculos sociales, culturares y económicos desde hace décadas.

Nuestra propuesta pretende que Melilla sea una ciudad de economía internacional. Un territorio con un estatus que atraiga inversiones de capital tanto nacional como extranjero, un modelo que se traduzca en un crecimiento económico y en generación de empleos. Un territorio que proporcione unos incentivos suficientes para que los empresarios inviertan y creen nuevas actividades sostenibles, y en el que Estado y/o la iniciativa privada desarrollen las infraestructuras básicas y críticas de la ciudad.

Un impulso que debe realizarse a través de estímulos fiscales, financieros, comerciales, administrativos y legales. En la actualidad uno de los principales instrumentos para atraer las inversiones son las Zonas Económicas Especiales (ZEE), así lo afirma el actual secretario general de la Naciones Unidas, Antonio Gutierres.

Este instrumento también se utiliza en la Unión Europea, en varios países, especialmente para impulsar el desarrollo en zonas deprimidas o con circunstancias económicas adversas, con especial relevancia en los resultados obtenidos en los últimos años en las zonas polacas.

Melilla no está en la Unión Aduanera y tampoco está incluida en el ámbito territorial del Espacio Económico Europeo, por lo no está en el mercado interior de UE. Por ello, entendemos que la declaración de Melilla como ZEE, no precisa de aprobación alguna por parte de la UE, independientemente de las oportunas notificaciones a que hubiere lugar.

Melilla, a 16 de marzo de 2.023