



A LA MESA DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

El Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, al amparo de lo dispuesto en el artículo 193 y siguientes del vigente Reglamento del Congreso de los Diputados, presenta la siguiente **Proposición no de Ley** relativa a **la necesidad de garantizar la adecuada conectividad de la Ciudad Autónoma de Ceuta con el territorio peninsular**, para su debate en la **Comisión Mixta sobre Insularidad**.

Madrid, 24 de mayo de 2024

Fdo.: Miguel TELLADO FILGUEIRA
PORTAVOZ

Fdo.: Javier CELAYA BREY
DIPUTADO

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

La Ciudad Autónoma de Ceuta se comunica con su entorno a través de la frontera terrestre con Marruecos y por medios marítimos y aéreos con la España peninsular desde su puerto y helipuerto.

Para garantizar su conectividad con la España peninsular, el Ministerio de Fomento impuso en el *Real Decreto 1516/2007, de 16 de noviembre, por el que se determina el régimen jurídico de las líneas regulares de cabotaje marítimo y de las navegaciones de interés público*, la obligación de servicio público a la línea Algeciras-Ceuta y viceversa con un mínimo de tres rotaciones diarias. Esta medida se complementa con contratos periódicos licitados por la Dirección General de la Marina Mercante para la gestión de servicios de transporte marítimo en la línea de interés público Algeciras-Ceuta.

Así, en 2023 la Dirección General de Marina Mercante adjudicó un contrato de Gestión de servicios de la Línea Marítima de Interés Público Algeciras-Ceuta a BALEARIA EUROLÍNEAS MARÍTIMAS S.A. en el que se estipulan, entre otras condiciones del servicio, la obligatoriedad de ofrecer un mínimo de cuatro rotaciones diarias entre los Puertos de Ceuta y Algeciras, con la primera salida de Ceuta a las 6:00 horas y la última desde Algeciras a las 23:30 horas, y se fijan unas tarifas máximas que no se aplican a los pasajeros no residentes en Ceuta durante los períodos vacacionales de Navidad (del 23 de diciembre al 7 de enero), Verano (del 15 de junio al 15 de septiembre) y Semana Santa (del Viernes de Dolores al martes posterior al Lunes de Pascua). Dicho contrato se ha prorrogado hasta el 1 de julio de 2025.

Respecto a la circulación a través de la frontera terrestre con Marruecos, con ocasión de la expansión de la pandemia de la COVID-19, el Gobierno marroquí decretó su cierre, que se prolongó desde el 13 de marzo de 2020 hasta el 17 de mayo de 2022. En su reapertura Marruecos decidió de manera unilateral poner fin al régimen de viajeros para los ciudadanos marroquíes que cruzasen la frontera desde España a

Marruecos, requisándoles cualquier tipo de mercancía, por mínima que fuera, proveniente de Ceuta.

Por parte española, se publicó la *Resolución de 13 de diciembre de 2022, de la Secretaría de Estado de Seguridad, por la que se acuerda mantener el cierre parcial temporal de los puestos terrestres habilitados para la entrada y la salida de España a través de las ciudades de Ceuta y Melilla*. Esta resolución impide la aplicación de la exención de visado para los residentes en las provincias de Tetuán y Nador, recogida en la Declaración relativa a las Ciudades de Ceuta y Melilla, contenida en el apartado III.1 del Acta Final del Acuerdo de adhesión del Reino de España al Convenio de Aplicación del Acuerdo de Schengen, firmado en Schengen el 19 de junio de 1990, y al que España se adhirió el 25 de junio de 1991. A día de hoy, los Gobiernos autonómicos de Ceuta y Melilla defienden el fin de la exención y la obligatoriedad del visado de manera permanente.

Las restricciones existentes a la circulación de bienes y personas a través de la frontera terrestre hispano-marroquí han provocado su lógico impacto en el sector comercial de la ciudad de Ceuta, y aunque la Declaración conjunta de 7 de abril de 2022, que anuncia un nuevo “partenariado” entre los reinos de España y Marruecos, promete la “plena normalización de la circulación de personas y de mercancías [...] incluyendo los dispositivos apropiados de control aduanero y de personas a nivel terrestre y marítimo”, sin embargo a día de hoy no se ha producido la ansiada apertura de una aduana comercial.

Como consecuencia de todo lo anterior, se hace necesario replantear la mejora de la conectividad y transporte aéreo y marítimo de la Ciudad Autónoma de Ceuta para residentes y no residentes, tal y como reconoce el propio Gobierno de España en la medida E2.M11 del Plan Integral de Desarrollo Socioeconómico de la Ciudad de Ceuta, presentado en octubre de 2022. Mediante respuesta a una pregunta parlamentaria escrita presentada por el Diputado por Ceuta, D. Javier Celaya Brey, el Gobierno informó a fecha de 17 de enero de 2024 que “el 16 de diciembre de 2022 se

constituyó el grupo de trabajo sobre transporte en el marco de los citados Planes integrales, con presencia de los Directores Generales de Marina Mercante y Aviación Civil, y se celebraron reuniones posteriores en un formato más reducido y técnico a lo largo del año 2023.” No obstante, aún no se ha concretado ninguna nueva regulación especial sobre conectividad que desarrolle un nuevo modelo de mayor intervención en el mercado para asegurar la adecuada conectividad de los territorios.

La realidad actual es que los precios del transporte marítimo para los viajeros no residentes en la línea Algeciras-Ceuta, que cubre una distancia de 22 kilómetros (16 millas náuticas), resultan tan caros que actúan como una barrera económica para el turismo peninsular que desee visitar Ceuta:

Ida y Vuelta Algeciras-Ceuta	1 pasajero	1 pasajeros con vehículo
Balearia	59,30 €	179,10 €
FRS	66,50 €	166,50 €
Armas (Trasmediterránea)	67,44 €	171,76 €

Fuente: consulta en páginas web oficiales a 16/04/2024 para fechas 19-21/04/2024

Ya en su Informe relativo al Análisis de las obligaciones de servicio público para el transporte marítimo de pasajeros y vehículos en la línea Ceuta-Algeciras de 29 de noviembre de 2018, la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC), reconocía en sus conclusiones la conveniencia de mejorar sustancialmente el diseño de la licitación del Contrato de Servicio Público porque sus [...] *carencias llevan a cuestionar seriamente que el proceso de licitación del CSP haya sido suficiente para garantizar la competencia efectiva, ni adecuado para conseguir el menor coste para la colectividad.*

En septiembre de 2018, el Organismo Autónomo *Servicios Turísticos de Ceuta S.L.U.* adjudicó un contrato de servicios de transporte marítimo para turistas de fin de semana entre Algeciras y Ceuta a la naviera BALEARIA, mediante el cual el precio del billete de ida y vuelta se fijaba en 16 € para el pasajero, siendo el resto del coste compensado

por *Servicios Turísticos de Ceuta S.L.U.* La oferta ganadora de BALEARIA fijó la compensación en 8 €. Lo cual quiere decir que la naviera vendía el billete de ida y vuelta a 24 €. El porcentaje de ejecución del contrato rondó el 36% (342.000 €) del presupuesto destinado a esta actividad (950.000 €), lo que se tradujo en unas 45.000 personas que se beneficiaron del abaratamiento del precio del transporte marítimo. Cabe mencionar que las demás operadoras igualaron la oferta de 16 €, sin compensación contractual para competir con BALEARIA.

Una vez finalizado el contrato promovido por el Organismo Autónomo *Servicios Turísticos de Ceuta S.L.U.*, las navieras volvieron a los precios actuales, ejerciendo de facto una situación de oligopolio en la ruta marítima del Estrecho entre Algeciras y Ceuta, que ahoga las posibilidades de despegue del sector turístico en la ciudad, en una situación agravada por las restricciones a la circulación de bienes y personas con el vecino Reino de Marruecos desde 2019.

Por todo ello, el Grupo Parlamentario Popular presenta la siguiente **Proposición no de Ley**:

“El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a salvaguardar en todo caso la adecuada e imprescindible conectividad de la Ciudad de Ceuta con la España peninsular adoptando todas las medidas necesarias y pertinentes, así como garantizando el acceso de los ciudadanos a los servicios de transporte aéreo mediante un coste asumible y precios asequibles.”