

**NECESIDAD DE IMPLANTAR UN SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE ENTRE LAS CIUDADES DE CEUTA-TETUÁN Y MELILLA-NADOR¹**

NEED TO IMPLEMENT A PUBLIC TRANSPORT SERVICE BETWEEN THE CITIES OF CEUTA-TETUÁN AND MELILLA-NADOR

Milagrosa Bascón Jiménez², Ana Cazallo Antúnez³, Jorge Lechuga Cardozo⁴, Indira Meñaca Guerrero⁵,
Universidad de Osuna (Universidad de Sevilla) / Universidad Simón Bolívar

RECIBIDO: Enero 25 de 2016**ACEPTADO:** Mayo 13 de 2016**RESUMEN**

Este artículo tiene como propósito analizar las relaciones fronterizas entre España y Marruecos, entre las ciudades de Ceuta y Tetuán y de Melilla y Nador, y la necesidad de incorporar un servicio público de transporte entre estas ciudades. Actualmente, las ciudades autónomas disponen de una serie de ventajas económicas y fiscales, y se consideran claves para la UE. Aunque los pasos de Tarajal y de Beni Ensar son muy transitados no se dispone de un servicio de transporte público regular en autobús que comunique las ciudades. La economía marroquí se encuentra en un proceso de apertura y debe desarrollar el sector transportes, en infraestructuras y servicios, debido a la contribución de este sector respecto a otros sectores económicos. La metodología utilizada es de tipo de descriptivo basada en el análisis documental. Los resultados obtenidos muestran la necesidad de formalizar y regular la movilidad de los habitantes de ambos países dada la peculiaridad geográfica de las ciudades de Ceuta y Melilla.

Palabras clave: cooperación internacional, economía transfronteriza, España, Marruecos, transporte.**ABSTRACT**

This article has the purpose to analyze the cross-border relations between Spain and Morocco, between the cities of Ceuta and Melilla and Tetuan and Nador, and the need to incorporate a public transport service between these cities. Currently, the autonomous cities have a series of economic and fiscal advantages and are seen as key to the European Union; in despite of transit of the Tarajal and Beni Ensar is very crowded, there is not a regular public transport service network to provide the cities. The Moroccan economy is nowadays in the opening process and must develop the transport sector, in infrastructures and services, due to the contribution of this sector to other economic sectors. The methodology used is descriptive type, based on documentary analysis. The results obtained show the need to formalize and regulate the mobility of the inhabitants of both countries given the geographical peculiarity of the cities of Ceuta and Melilla.

Keywords: cross-border economy, España, international cooperation, Marruecos, transport.**Este Artículo se puede referenciar**

Bascón, M.; Cazallo, A.; Lechuga, J. & Meñaca, I. (2016). Estudio de la necesidad de implantar un servicio público de transporte entre las ciudades de Ceuta-Tetuán y Melilla-Nador. En *Desarrollo Gerencial Revista de la Facultad de Ciencias Económicas, administrativas y contables de la Universidad Simón Bolívar* 8(2), 37 - 57

¹ Proyecto de investigación al que pertenece: Diagnóstico de las capacidades para la internacionalización de las Pymes colombianas de los sectores de manufactura y comercio de ACOPI, el cual fue financiado por la Universidad Simón Bolívar, durante el año 2016.

² Doctora en Metodología, Técnicas y Análisis del Desarrollo Regional, profesor de la Universidad de Osuna (Universidad de Sevilla), milagrosabj@euosuna.org

³ Doctora en Metodología, Técnicas y Análisis del Desarrollo Regional, profesor investigador Universidad Simón Bolívar, Facultad de Administración y Negocios, ana.cazallo@unisimonbolivar.edu.co

⁴ Magíster en Administración de Organizaciones, profesor investigador Universidad Simón Bolívar, Facultad de Administración y Negocios, jlechuga2@unisimonbolivar.edu.co

⁵ Magíster en Administración de Empresas e Innovación, profesor investigador Universidad Simón Bolívar, Facultad de Administración y Negocios, indira.menaca@unisimonbolivar.edu.co

1. INTRODUCCIÓN

Ceuta y Melilla son ciudades autónomas españolas localizadas geográficamente en el continente africano que tiene una gran relación con las ciudades marroquíes limítrofes como Tetúan y Nador. Sin embargo, las diferencias políticas, económicas y sociales entre las ciudades españolas y las ciudades marroquíes son enormes y promueven la existencia de transferencias económicas y demográficas entre ambos países ya que Ceuta y Melilla son consideradas como una la puerta de acceso al continente europeo para marruecos y el resto de países africanos. Es decir, Ceuta y Melilla son las únicas barreras fronteras terrestres euroafricanas y son clave para las políticas migratorias europeas.

Gráfico 1. Mapa de España y Marruecos



Nota: (Universidad del País Vasco) Recuperado de:
<https://ehutb.ehu.es/uploads/material/Video/6355/CeutaMelilla.pdf> consultado el 3 de marzo de 2016.

En este sentido, desde la Unión Europea (UE) se considera a ambas ciudades como lugares geoestratégicos en materia migratoria y su control es clave en la lucha contra el terrorismo islámico. El incremento en la altura de la valla y del control en la frontera no impide que diariamente miles de habitantes de Ceuta, Tetuán, Melilla y Nador crucen la frontera para el desarrollo y ejecución de sus actividades cotidianas y para ello utilizan medios de transporte individual o informal.



En base a esto surge la necesidad de regular el servicio público de transporte internacional colectivo de pasajeros entre las ciudades españolas y marroquíes con objeto de poder ofrecer a los ciudadanos un servicio público formal y de calidad. Por este motivo, los gobiernos de ambos países han sancionado un acuerdo relativo al transporte internacional por carretera de viajeros y mercancías (Boletín oficial del Estado, 2015). Con este acuerdo se establece el marco regulatorio para el transporte por carretera entre ambos países y se abre una oportunidad de negocio para las empresas de transporte de viajeros y mercancías de ambos países.

2. **MÉTODO**

✓ **Diseño**

El enfoque investigativo de este trabajo es cualitativo dado que la recolección de los datos es la revisión documental. (Taylor & Bogdan, 1986) Taylor y Bogdan consideran que la metodología cuantitativa es la que nace a partir de los datos descriptivos, es decir, las palabras (habladas o escritas) y la conducta observable.

El tipo de investigación aplicada del trabajo es no experimental ya que plantea hipótesis de acuerdo a los datos y recopila la información a partir del análisis de fuentes primarias y secundarias. El alcance establecido es el descriptivo, puesto que pretende estudiar la necesidad de implantar un servicio público regular de transporte colectivo por carretera entre las ciudades de Ceuta y Tetuán y las ciudades de Melilla y Nador.

Por último, la investigación es de carácter exploratorio, y de tipo aplicada, puesto que a partir de ella se pueden obtener información y datos que permitan una formulación más precisa de las conclusiones de la investigación.

✓ **Instrumentos**

Para la construcción del marco teórico-conceptual relativo al servicio de transporte CEUTA-TETUÁN Y MELILLA-NADOR se acude a la revisión documental de fuentes primarias y secundarias de carácter legal y científico. Asimismo, se consultaron un total de 20 referencias bibliográficas utilizándose como instrumento las ideas, argumentos y proyectos que fueron interpretados desde una perspectiva analítica y crítica.

✓ **Procedimiento**

En relación a la comprensión del problema de la investigación se recopilan fuentes primarias y secundarias tanto de documentos legales y científicos como de entrevistas personales con agentes vinculados al sector de transporte de viajeros en España y Marruecos.

En el marco de referencia se definen los conceptos básicos relativos al servicio público de transporte. Asimismo, se analizan los conceptos básicos y la aplicación en otros lugares del mundo. Una vez recopilada y analizada la información se construye un análisis DOFA. Por último, se realizan las recomendaciones y conclusiones conforme a los objetivos trazados.

3. RESULTADOS

3.1. Aspectos generales

La cercanía geográfica, escasos 14 kilómetros, y las grandes diferencias políticas, económicas, sociales, culturales, religiosas, etc. entre España y Marruecos hacen necesaria la existencia de marcos institucionales que regulen las relaciones entre ambos países. (Ortíz, 2010) Entre ambos países existe una de las diferencias económicas mayores a nivel mundial entre territorios colindantes a pesar de la crisis económica que atraviesa el país europeo y el auge económico marroquí. Según Ortiz (2010), España es 12 veces más rica que Marruecos y esta diferencia entre países limítrofes sólo es superada a la existente entre Corea del Norte y Corea del Sur. Las ciudades limítrofes de Melilla y Nador es un claro ejemplo de estas desigualdades ya que mientras que el Melilla la renta per cápita es de 25.000 euros, la de Nador es inferior a 550 euros.

Por su situación geográfica, España es una de las vías de acceso al continente europeo desde África. En la siguiente tabla se observa la variación de la población extranjera en España por nacionalidad y se observa que Marruecos ocupa el segundo lugar.

Tabla 1: Variación de la población extranjera residente en España durante 2015 según las principales nacionalidades

	Población a 1 de enero		Crecimiento anual(*)	
	2016(*)	2015	Absoluto	Relativo (%)
Total extranjeros	4.418.898	4.454.353	-35.456	-0,80
Rumanía	699.502	708.390	-8.888	-1,25
Marruecos	678.467	688.693	-10.227	-1,48
Reino Unido	297.000	301.811	-4.811	-1,59
Italia	192.053	182.694	9.359	5,12
China	171.508	167.539	3.969	2,37
Ecuador	158.967	174.372	-15.405	-8,83
Alemania	142.316	144.953	-2.637	-1,82
Colombia	135.954	145.534	-9.581	-6,58
Bulgaria	130.506	134.427	-3.921	-2,92
Portugal	102.318	103.843	-1.525	-1,47
Francia	101.336	98.736	2.600	2,63
Ucrania	90.530	84.127	6.403	7,61
Bolivia	89.115	101.347	-12.232	-12,07
Argentina	71.062	73.181	-2.119	-2,90
Rusia	69.454	65.920	3.534	5,36

(*) Datos provisionales

Nota: Instituto Nacional de Estadística (Instituto Nacional de Estadística, 2016)

Según los datos provisionales, en España hay 678.467 inmigrantes de nacionalidad marroquí ocupando el segundo lugar en el ranking por detrás de Rumanía que pertenece a la UE. Esta cifra se ha mantenido relativamente constante a pesar de la crisis económica española y el auge de la economía marroquí. Por este motivo, el Ministerio de Asuntos Exteriores y Cooperación de España considera al Norte de África como una zona prioritaria.

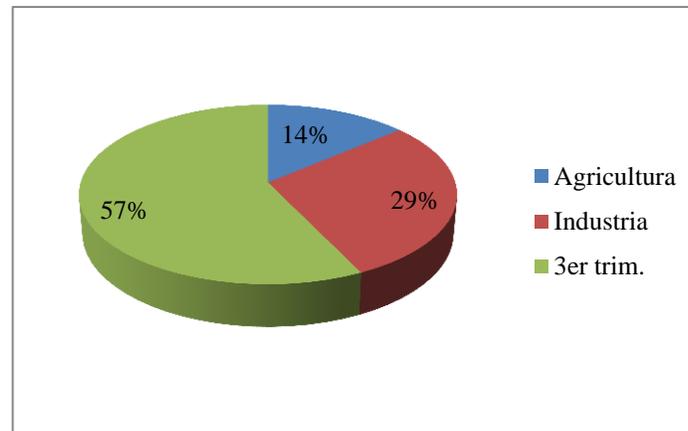
3.2. Aspectos económicos

Para fomentar la Inversión Extranjera Directa el gobierno marroquí ha aprobado una serie de medidas que hacen de Marruecos un país atractivo para la inversión. Entre estas medidas se destacan (Cámara de Comercio, Industria y Servicios en Marruecos en España., 2013):

- ✓ Simplificación de los procedimientos administrativos relacionados con la inversión.
- ✓ Fortalecimiento del sistema legal relativo a los negocios.
- ✓ Régimen de libre convertibilidad de la moneda marroquí sobre los beneficios y los productos de cesión.
- ✓ Mejora de la transferencia reglamentaria.
- ✓ Desarrollo y modernización de los mercados financieros.
- ✓ Exoneración del Impuesto sobre el Valor Añadido (IVA) en la inversión.
- ✓ Creación del Comité Nacional del entorno empresarial.
- ✓ Creación de la Instancia Central para la Prevención de la Corrupción.
- ✓ Creación de la Oficina Marroquí de la Propiedad Intelectual y Comercial.
- ✓ Proclamación de la Declaración sobre la Responsabilidad Social de las Empresas.

(Instituto de Comercio Exterior (ICEX), 2015) El Reino de Marruecos está considerado como un país políticamente estable con unos indicadores macroeconómicos positivos y un elevado grado de apertura comercial incentivan a la Inversión Extranjera Directa (IED). Para los inversores españoles Marruecos es la puerta a los mercados de África del Oeste y Central y es clave debido a su cercanía y el avance en las infraestructuras y comunicaciones. Las oportunidades de inversión de están orientadas básicamente en la exportación de automóviles, textil, aeronáutica y electrónicas y en actividades orientadas al mercado local mediante la prestación de servicios de transporte, logística, ingeniería o de consultoría. En la siguiente gráfica se desglosa por sectores económicos el Producto Interior Bruto marroquí y se observa el peso preponderante del tercer sector al igual que le ocurre a la economía española.

Gráfico 2: Estructura del PIB marroquí por sectores económicos



Nota: (Oficina de Información Diplomática.Ministerio de Exteriores de España.)

(Grupo Asesores Melilla, 2016) Para las empresas españolas, el mercado marroquí es un mercado de expansión natural debido a su cercanía geográfica. En términos económicos, el PIB es del 4.5% y la tasa de inflación del 2.3% para 2015. Esto hace que la economía marroquí sea una economía estable, proclive a la inversión extranjera directa (IED) y por consiguiente, una oportunidad de negocio para las empresas españolas que decidan iniciar el proceso de internacionalización empresarial. En lo que respecta a las finanzas públicas, España está inmersa en un proceso de saneamiento de las arcas públicas basado en la reducción del déficit público y deuda pública, ya que están muy lejos de los parámetros establecidos por la Eurozona que garanticen la estabilidad macroeconómica. Por el contrario, las finanzas públicas de Marruecos están saneadas y hay margen para, en caso necesario, realizar políticas de gasto público que incentiven la economía.

En la siguiente tabla hace una comparativa de los principales indicadores macroeconómicos del Reino de España y del Reino de Marruecos. El análisis de estos indicadores deporta la situación en que se encuentran ambas economías. De una parte, Marruecos es un claro ejemplo de economía en expansión y crecimiento en la que además dispone de unas finanzas públicas saneadas que permitirían, en su caso, realizar políticas económicas de expansión y la tasa de desempleo no es muy elevada teniendo en cuenta la existencia de empleo informal. Por el contrario, los indicadores españoles denotan la crisis económica que atraviesa el país. En este sentido cabe resaltar la elevada tasa de desempleo y que se ha mantenido durante la crisis económica y la imposibilidad de realizar políticas fiscales expansivas debido a la situación de las finanzas públicas. El índice de capital humano y el índice Doing Business permiten conocer el grado de desarrollo de un país y en base a esto se observa que Marruecos se encuentra en vías de desarrollo mientras que España se encuentra entre los países desarrollados. Además la enorme diferencia entre

ambos países en el ranking de ambos índices pone de manifiesto la existencia de desigualdades económicas y sociales entre España y Marruecos y justifica el hecho de que a pesar de encontrarse España inmersa en una crisis económica, los marroquíes emigran a España en busca de un futuro mejor.

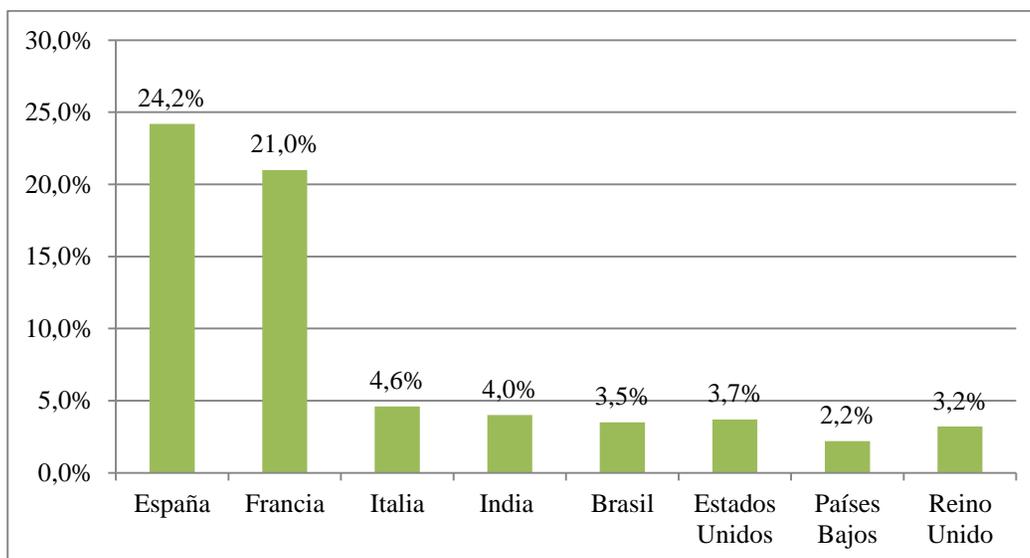
Tabla 2: Principales indicadores macroeconómicos de España y Marruecos (Expansión, 2016);
(Expansión, 2016)

	Marruecos	Año	España	Año
PIB (Mill. €)	90.655	2015	1.081.190	2015
Deuda Pública	64,06%	2015	99,80%	2015
Déficit Público	-4,35%	2015	-5,08%	2015
Gasto Público (Mill. €)	27.978	2015	468.421	2015
Gasto Público (% PIB)	30,86%	2015	43,30%	2015
Tasa de paro	10%	2015	18,90%	2015
Índice de capital humano	95°	2015	41°	2015
IPC	2,30%	2016	0,70%	2016
Índice Doing Business	75°	2016	33°	2016
Balanza Comercial (%PIB)	-15,54%	2015	-2,39%	2015

Nota: <http://www.datosmacro.com/paises/marruecos>; <http://www.datosmacro.com/paises/espana>

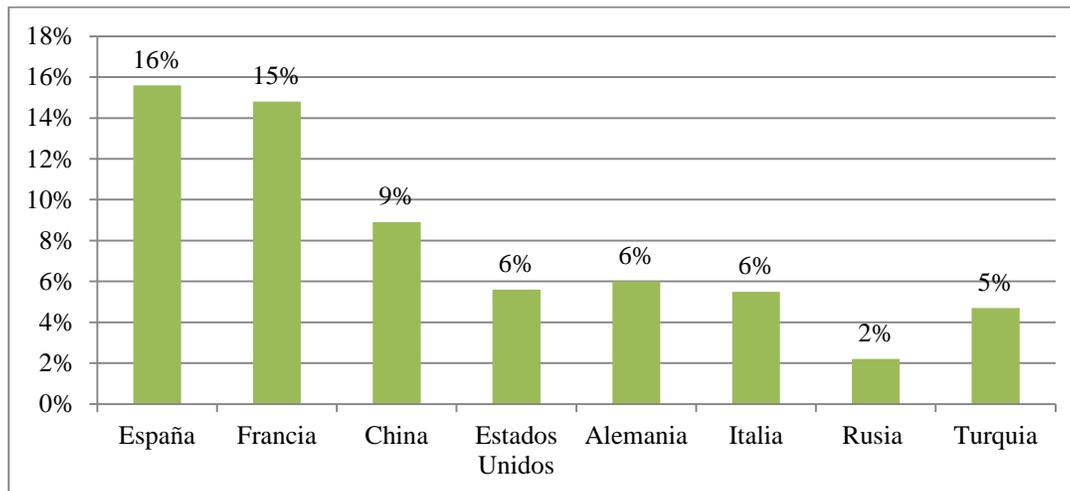
En lo que respecta a las relaciones económicas entre ambos países se observa el papel que España tiene en la economía marroquí siendo el principal cliente y proveedor para Marruecos seguido muy de cerca por Francia la cual, a lo largo de la historia, ha tenido mejores relaciones con el país árabe.

Gráfico 3: Principales clientes del Reino de Marruecos



Nota: Oficina de Información Diplomática. Ministerio de Exteriores.

Gráfico 4: Principales proveedores del Reino de Marruecos



Nota: Oficina de Información Diplomática. Ministerio de Exteriores.

3.3. Las relaciones transfronterizas entre España y Marruecos

Del lado español o europeo, las ciudades de Ceuta y Melilla, por su condición geográfica, son consideradas por la UE como claves para el control de la migración, ya que estas ciudades son consideradas puertas de acceso a Europa. Sin embargo, debido a su lejanía con los puntos de decisión nacionales y europeos y los problemas de accesibilidad y escasez de recursos como consecuencia de la dimensión territorial, estas ciudades poseen una serie de condiciones especiales de integración en materia de política tributaria, comercial y aduanera. Ceuta y Melilla se constituyen como ciudades autónomas en 1995, siendo un claro ejemplo de convivencia entre diferentes culturas y religiones. La consideración de puerto franco les permite disponer de una serie de ventajas fiscales que sirve como instrumento para la activación de la economía ceutí o melillense.

Del lado marroquí, Tetuán es una ciudad con una gran actividad de producción y comercial en el que el sector de la construcción está adquiriendo un gran auge en las últimas décadas. La agricultura, ganadería o la industria conservera son otros sectores importantes para la economía local. La ciudad de Nador, es la segunda ciudad más importante de Marruecos y aunque dispone de una fuerte actividad comercial, desde el gobierno, se pretende que sea el destino turístico por excelencia en el país aprovechando su riqueza paisajística.

Dentro de este estudio se subdividen dos casos o ejemplos de relaciones transfronterizas entre España y Marruecos y que se muestran en el siguiente gráfico. Resaltar que tanto para el caso de Ceuta como de Melilla en la separación entre España y Marruecos hay una zona neutral, representada con color blanco, que separa ambos países y donde está situada la doble valla.

Gráfico 5: Mapa fronterizo entre España y Marruecos. Ceuta y Melilla.



Nota: (Aprendiendo juntos, 2014)

- ✓ *El paso de Tarajal.* Ceuta y Tetuán están separadas por 40 kilómetros y cada día es atravesada⁶ por 25.000 personas de las que 3.000 tienen la condición de trabajadores transfronterizos, por lo que tienen contrato permanente en Ceuta, y 10.000 coches. Sin duda un paso fronterizo de gran actividad e importancia donde existen un porcentaje importante de desplazamientos diarios ya sea para ir a trabajar, marroquí que trabaje en Ceuta, o para ir a realizar las compras por parte del ceutí que compra en Tetuán dada la riqueza comercial existente en esa ciudad.
- ✓ *El paso de Beni Ensar.* Melilla y Nador están separadas por 16 kilómetros y diariamente pasaron diariamente en 2011 29.800 personas y 10.356 vehículos donde aproximadamente el 10% corresponden a desplazamiento diarios (López, 2011).

En ambos casos se produce una gran cantidad de desplazamientos diarios lo que justificaría la incorporación de un servicio público de transporte de viajeros entre estas ciudades. Sin embargo, este servicio público también está condicionado por el motivo que provoca el desplazamiento afectando a cambios en materia de horarios y paradas de destino. Para llevar a cabo este servicio es preciso disponer de infraestructuras que hagan la frontera más funcional.

3.4. Las ciudades transfronterizas. Ceuta-Tetuán y Melilla-Nador

Si se analizan los planes de desarrollo del Reino de Marruecos se detectan multitud de similitudes con los planes de desarrollo españoles de la década de los 60s. Actualmente, la economía marroquí es una

⁶ (Escrivá, 2015)



economía abierta al exterior en la que se potencia la inversión extranjera directa o se apoya a sectores estratégicos, como el sector de la construcción y el turismo. Resulta lógico pensar que los ceutíes y melillenses conocen bien las complicaciones en el desarrollo de la economía marroquí, sobre todo de la de Tetuán y Nador, y viceversa. Es más, la realidad es que los pares de ciudades actúan de manera integrada como si no hubiese frontera.

Uno de los objetivos de este trabajo es estudiar las relaciones transfronterizas entre hispano-marroquíes y concretamente entre las ciudades de Ceuta y Tetuán y entre las ciudades de Melilla y Nador. En el siguiente apartado se realiza una breve descripción de estas ciudades lo que sirve de base para predecir la situación de debilidad en que se encuentran las ciudades españolas ante el crecimiento de las ciudades marroquíes. En este sentido, a largo plazo Tetuán y Nador poseen mejores expectativas de crecimiento y desarrollo económico mientras que Ceuta y Melilla deberán hacer valer su localización estratégica. Las cuatro ciudades están llamadas a ser ciudades el sector turístico tenga el mayor peso. Se abre pues una oportunidad de mercado clara para las empresas turísticas españolas que decidan iniciar o profundizar en proyectos de internacionalización empresarial aprovechando el elevado conocimiento del sector en España y las condiciones óptimas que presenta el país vecino en materia de inversión extranjera directa.

3.4.1. Ceuta

La Ciudad Autónoma de Ceuta nace como tal en 1995 mediante el Estatuto de Autonomía y debido a las presiones marroquíes. Hasta entonces Ceuta era un municipio de la provincia de Cádiz. No obstante dicho estatuto de autonomía no le concede la capacidad legislativa y sólo le permite proponer a las Cortes las iniciativas legislativas que considere oportunas. A diferencia del resto de comunidades autónomas la Ciudad Autónoma de Ceuta no dispone de asamblea legislativa autónoma propia.

La ciudad autónoma de Ceuta está situada en la península de Almona en el continente africano aunque pertenece a España y por ende, a la Unión Europea como se observa en el gráfico 1. (EURES, 2016) La superficie de Ceuta es de 19.48 kilómetros cuadrados y tiene una población, según el Instituto Nacional de Estadística (INE) de 84.263 habitantes. Entre los aspectos positivos de Ceuta cabe resaltar su localización geoestratégica, el conocimiento del mercado marroquí y su idiosincrasia, la infraestructura portuaria y las ventajas fiscales por su condición de puerto franco. El sector turístico es clave en el desarrollo económico debido al gran atractivo turístico de la ciudad pero precisa de la incorporación de la infraestructura necesaria y los servicios necesarios. Además el desarrollo turístico beneficia al comercio y los servicios.

Pese a lo anterior, el tejido productivo ceutí está poco diversificado y existe una escasa implantación de las TIC en las empresas que además tienen un tamaño pequeño lo que dificulta la innovación y la adaptación a los cambios derivados de la competencia. Tradicionalmente las empresas ceutíes han



sobrevivido gracias a que el mercado local era cautivo y poco abierto a la competencia dando lugar a situaciones cuasi-monopolísticas lo que y muy dependiente del sector servicios. Sin embargo, el desarrollo económico y empresarial del Marruecos y concretamente de Tetuán y la firma de los acuerdos relativos a la eliminación de aranceles entre la UE y Marruecos son fuertes amenazas para la economía ceutí. En definitiva, el desarrollo de Ceuta pasa por seguir con la actividad comercial y fomentar y promover la actividad turística.

3.4.2. Tetuán

Por su cercanía importancia y cercanía a Ceuta, Tetuán es una de las ciudades marroquíes más importantes y donde la economía transfronteriza ha cobrado mayor importancia. Tiene una población próxima al medio millón de habitantes. En los últimos años se ha producido un crecimiento y desarrollo del sector turístico de playa. El turista suele ser de nacionalidad marroquí, especialmente de Casablanca y Rabat, y española ya que Tetuán ofrece un turismo de playa en el mar Mediterráneo sin grandes aglomeraciones de turistas.

Debido a la presencia española durante el Protectorado hay un gran contraste entre la parte nueva de la ciudad de estilo español y la Mediana, la parte antigua, de estilo musulmán. En cualquier caso Tetuán es un ejemplo de ciudad en la que se ha sabido mantener un notable equilibrio entre tradición y modernidad.

3.4.3. Melilla

(Acosta, 2014) Melilla es una ciudad autónoma perteneciente al Reino de España donde habitan 84.450 personas en una superficie de 12.3 kilómetros cuadrados. Se encuentra geográficamente en un semicírculo en la cara oriental de la península de cabo de Tres Forcas, a los pies del monte Gurugú y en la desembocadura del río de Oro. Pese a que el gobierno marroquí lleva décadas reivindicando la inclusión de los territorios de Ceuta y Melilla dentro del Reino de Marruecos. Por su parte España nunca ha establecido negociaciones al respecto puesto que considera y defiende el hecho de que ambas ciudades autónomas forman parte del territorio nacional y los ciudadanos también lo consideran y defienden.

La Ciudad Autónoma de Melilla nace como tal en 1995 mediante el Estatuto de Autonomía y debido a las presiones marroquíes. Hasta entonces Melilla era un municipio de la provincia de Málaga. No obstante dicho estatuto de autonomía no le concede la capacidad legislativa y sólo le permite proponer a las Cortes las iniciativas legislativas que considere oportunas. A diferencia del resto de comunidades autónomas la Ciudad Autónoma de Melilla no dispone de asamblea legislativa autónoma propia.

Al igual que Ceuta, Melilla es una ciudad con escasos y la economía está poco industrializada. El peso de comercio y la industria no son muy importantes y la reducida iniciativa empresarial junto con la escasa implantación de las nuevas tecnologías frenan el desarrollo económico de la ciudad que se ha mantenido,



hasta ahora, gracias a su condición de puerto franco. Además no dispone de infraestructuras de transporte suficientes y de calidad para contribuir al desarrollo del sector turístico. Por último, la reducción de los fondos europeos y la firma de los acuerdos para eliminar aranceles entre la UE y Marruecos suponen una fuerte amenaza para la ciudad.

3.4.4. Nador

Nador es una provincia del Reino de Marruecos situada en la región del Rif, tiene una superficie de 6.130 km² y se encuentra a sólo 16 kilómetros al sur de la Ciudad Autónoma de Melilla. Nador limita al norte con el Mar Mediterráneo, Melilla y la laguna de la Mar Chica. Al este limita con la provincia de Berken y Taurirt., al sur con la provincia de Taza y al oeste con la provincia de Alhucemas. La provincia de Nador tiene una población total de 726.500 habitantes repartidos en 5 ciudades urbanas y 41 ciudades rurales que tienen 366.965 y 359.555 habitantes respectivamente.

La ciudad de Nador está llamada a ser uno de los destinos turísticos más importantes del Reino de Marruecos, es famosa por su belleza natural y serena y pintoresca ubicación. Las playas y el mar azul turquesa de agua caliente son favoritas de los/las turistas y viajeros. La exuberante vegetación y el agradable clima subtropical, añade la belleza de este lugar en el país de Marruecos. Es considerada como la segunda ciudad más rica en Marruecos, ya que dispone de un importante centro de comercio de pescado, frutas y ganado. Nador es una de las ciudades comerciales más importantes del Reino de Marruecos y es lugar de destino de muchos melillenses para hacer sus compras los fines de semana sobre todo en los zocos y los productos artesanales. En este caso las relaciones transfronterizas entre Melilla y Nador son debido a su cercanía un pilar básico para las economías de ambas ciudades.

En las últimas décadas la provincia de Nador es destino de fuertes inversiones con objeto de modernizar la ciudad y convertirla en un gran foco receptor del turismo y por consiguiente uno de las ciudades más importantes de la zona norte del Reino de Marruecos. En líneas generales el transporte en Nador es bastante bueno pero es preciso seguir avanzando en materia de infraestructuras y modos de transportes teniendo una visión de conjunto o de sistema global materia de transportes puesto que sin un sistema de transportes moderno y capaz de absorber la demanda de movilidad es imposible que se pueda ofrecer una oferta turística de calidad a largo plazo. Por ello, en materia de infraestructuras de transporte debemos destacar la inauguración de dos estaciones de ferrocarril en la ciudad, la de “Nador Sub” y “Nador Ville” así como una línea ferroviaria de 110 kilómetros que une la ciudad de Nador con Taurirt (provincia situada al este de Nador) y que dará servicio a 700.000 pasajeros año y transportará a 1.5 millones de toneladas de mercancías. A parte de su contribución al sector turístico, esta línea de ferrocarril favorecerá los intercambios interregionales derivados de la explotación de productos minerales y agrícolas.

Asimismo, el monarca Mohammed VI ha dado el pistoletazo de salida a la puesta en marcha del Nador West Med, un gran complejo portuario de carácter industrial, energético y comercial, y que seguirá la experiencia adquirida en las obras del puerto Tánger-Med. V. Se construirá en la bahía Betoaya, en el estuario del Río Kert y a 30 kilómetros al oeste de la ciudad de Nador. Estas acciones harán de esta localidad vecina a Melilla una ciudad de peso en la cuenca mediterránea.

En relación al transporte aéreo destacamos el aeropuerto internacional d'Al Aruit con una capacidad 750.000 pasajeros/año y líneas internacionales a Alemania, Bélgica, Holanda y líneas internas a Casablanca y Alhucema. El Aeropuerto Internacional de Nador está a 25 km de la principal ciudad. Muchos vuelos nacionales e internacionales, están disponibles en esta región y la mayoría de los vuelos internacionales de esta ciudad vienen de países europeos. Por lo tanto, se puede acceder directamente a esta ciudad en Marruecos.

También puede viajar a Nador de larga distancia utilizando el servicio de autobús desde y hacia la ciudad de Nador. Otro servicio de transporte, los taxis, están fácilmente disponibles en la ciudad de Nador. Los/las visitantes pueden también alquilar sus propios vehículos para viajar a diferentes partes de esta ciudad. Los servicios de ferry, son también utilizados para viajar desde esta ciudad a los distintos puertos de este país. Para viajar alrededor de la ciudad los turistas pueden utilizar los autobuses locales y taxis. Estos son algunos de los cómodos modos de transporte para moverse por la ciudad. Los autobuses y los taxis están fácilmente disponibles en las respectivas terminales. Los transbordadores son otro de los populares transportes marítimos en la ciudad.

3.5. La matriz DOFA de las relaciones hispano-marroquíes

El análisis DOFA es una herramienta de diagnóstico y análisis orientada a la determinación de posibles estrategias a partir de la identificación de los factores internos y externos. En primer lugar se identifican los factores internos que se desglosan en fortalezas y debilidades y posteriormente se identifican los factores externos que se desglosan en oportunidades y amenazas.

Cuadro 1. Análisis DOFA

FORTALEZAS	DEBILIDADES
i. Diversidad interna, riqueza paisajística y significación ambiental del territorio de cooperación transfronteriza.	ix. Situación geográfica periférica respecto al centro de gravedad político y económico.
ii. Importante red de ciudades de dimensión media en el sur de la Península Ibérica y en el norte de Marruecos.	x. Escasa vertebración interna del territorio elegible.
iii. Población joven y crecimiento vegetativo positivo.	xi. Deficiencias en términos de accesibilidad y conectividad entre las zonas fronterizas.
iv. Buen ritmo de crecimiento económico, capacidad para atraer inversiones y dinamismo empresarial.	xii. Complejidad de regulación y control de los flujos migratorios irregulares.
	xiii. Elevada incidencia de la tasa de paro, especialmente entre jóvenes y mujeres, elevados



<ul style="list-style-type: none"> v. Existencia de flujos, intercambios y puntos de contacto económicos y culturales entre las zonas de cooperación transfronteriza. vi. Patrimonio histórico, cultural y arquitectónico. vii. Existencia de protección de espacios naturales y medioambientales. viii. Larga tradición de cooperación institucional para el desarrollo transfronterizo. 	<ul style="list-style-type: none"> índices de analfabetismo y abandono escolar en las zonas rurales marroquíes. xiv. Bajos niveles de inserción y cooperación en investigación y desarrollo tecnológico con lo que conlleva en materia de productividad en el trabajo. xv. Fuertes desequilibrios en términos de renta per cápita y la situación socioeconómica del país. xvi. Alta concentración territorial de la actividad productiva. xvii. Entorno poco propicio a las iniciativas empresariales mixtas.
OPORTUNIDADES	AMENAZAS
<ul style="list-style-type: none"> i. Situación geoestratégica abierta a dos mares y a dos continentes. ii. Impacto positivo de los flujos migratorios regularizados sobre las economías de las zonas fronterizas. iii. Perspectiva de desarrollo de la Cuenca del Mediterráneo. iv. Creciente incorporación de personas y empresas a la sociedad de la información, en paralelo a una mejora progresiva de los niveles de cualificación de las personas. v. Potencial de crecimiento del sector turístico y de las energías renovables. vi. Consolidación de las herramientas de planificación estratégica. 	<ul style="list-style-type: none"> xviii. Riesgo de concentración del espacio transfronterizo en zona de paso, sin ningún tipo de integración social y cultural de sus comunidades. xix. Estancamiento y reducción de la población en las zonas de interior aumentando los desequilibrios territoriales. xx. Obstáculos a la integración social y económica de las personas inmigrantes. xxi. Dificil adaptación de determinadas actividades productivas a un entorno internacional globalizado. xxii. Aumento de la presión sobre los espacios naturales y los recursos ambientales del espacio de cooperación.

Nota: Elaboración propia autores (2015).

3.6. El transporte es una pieza clave en el desarrollo económico de Marruecos

El transporte ha sido considerado a lo largo de la historia como un motor del desarrollo económico de los países y ha contribuido directamente al progreso observándose una correlación entre ambos. (Ramos, 2011) En la década de los años sesenta se consideraba al sector del transporte como un factor decisivo en la estructuración económica. Hasta entonces el transporte era la única vía que aseguraba la expansión de las actividades económicas. Es a finales de la década de los sesenta cuando se rompe con este criterio único y aparecen otras versiones relativas a la contribución del transporte al desarrollo económico. Entre las más importantes se destacan: el transporte es un elemento necesario para la prosperidad económica; para el desarrollo de otras actividades económicas es preciso disponer de infraestructuras de transporte, o que el impacto del sector del transporte sobre la economía depende de otros factores. Es en la década de los setenta cuando se incorpora al transporte la variable social y la variable medioambiental y surgiendo el término sostenibilidad.



Para el caso Marroquí, el gobierno a través de los planes de infraestructuras y desarrollo concibe la necesidad de cubrir el déficit en infraestructuras de transporte favoreciendo y promoviendo la inversión extranjera directa y las asociaciones de participación público-privada para así no incrementar en demasía el déficit público como consecuencia del incremento en el gasto público. Asimismo, y en base a la documentación consultada, Marruecos es consciente de la importancia que las infraestructuras de transporte tienen para el desarrollo de otros sectores como el sector turístico y un claro ejemplo es el caso de la ciudad de Nador donde se han proyectado una serie de infraestructuras de transporte con objeto de favorecer y contribuir al desarrollo de la actividad turística en la ciudad.

3.7. La implantación de un servicio público de transporte de viajeros entre España y Marruecos

De un lado, las ciudades autónomas precisan por su condición y características antes mencionadas, precisan de continuos desplazamientos a las ciudades marroquíes para satisfacer las necesidades cotidianas. Asimismo, muchos marroquíes que residen en Tetuán o Nador trabajan en las ciudades españolas por lo que la movilidad transfronteriza está más que justificada. Es decir, en ambos casos se hace necesaria la implantación de un servicio público regular de transporte colectivo por carretera que permita y favorezca la movilidad de los ciudadanos entre ambos países.

Por otro lado, la existencia de un servicio público formal contribuye a la reducción o eliminación de transportistas informales que actualmente satisfacen esta necesidad dentro de lo que se denomina economía informal.

Aunque los desplazamientos transfronterizos entre las ciudades objeto de estudio surgieron hace décadas hasta ahora no existía unas condiciones favorables para la implantación del servicio público regular de transporte colectivo para viajeros. Dentro de estas condiciones favorables cabe resaltar:

La existencia de planes estratégicos de cooperación entre ambos países u organismos supranacionales a los que pertenecen.

La existencia de un marco común y de colaboración en materia migratoria.

La existencia de un marco normativo que regule el servicio público de transporte regular colectivo de pasajeros y mercancías.

3.7.1. Marco político-económico

Marruecos es considerado un país políticamente sólido y con una situación y perspectiva económica estable lo que le hace ser un país receptor de inversión por parte de otros países. La localización geográfica y las estrechas relaciones entre ambos países hacen posible que muchos empresarios españoles hayan visto en Marruecos el destino perfecto para internacionalizarse.



Hoy día la implantación de un servicio de transporte regular de pasajeros entre España y Marruecos, es uno de los objetivos marcados por ambos países pero, es cierto que, históricamente existía una política proteccionista entre ambos países. Desde los gobiernos se pretende fomentar la creación de una red de transporte de viajeros en autobús basado en la cooperación internacional entre ambos países. Para ello es necesario instrumentar un modelo de cooperación política y empresarial basado en estructuras empresariales de economía mixta. Estos sistemas de economía mixta permiten la ejecución de proyectos donde se conjuga la infraestructura con el servicio, abarcando desde la fase de diseño hasta la explotación y mantenimiento del servicio. Cabe resaltar que, en los sistemas de economía mixta se apuesta por un modelo dual, sector público y sector privado, por lo que la sociedad se encuentra más protegida que si optase por un modelo privatizado. De esta manera, la parte pública debe garantizar y/o suplir las necesidades de bienestar social que el socio privado no ofrezca y se permite a los gobiernos participar de manera activa en los proyectos haciendo un reparto equitativo de los riesgos.

Para este caso concreto, se apuesta por un modelo dual, público y privado, pero a su vez internacional, hispano-marroquí, que permita el desarrollo y la garantía en la ejecución del proyecto. Por este motivo, se deben crear empresas mixtas en la que cooperen las administraciones públicas de España y Marruecos y las empresas de España y Marruecos en cada proyecto.

3.7.2.Marco jurídico

En 2015, se publica en el Boletín Oficial de España (BOE) la “Aplicación del Acuerdo entre el Gobierno del Reino de España y el Gobierno del Reino de Marruecos relativo al transporte internacional por carretera de viajeros y mercancías y su protocolo”. El objetivo de este acuerdo es avanzar en las relaciones y el desarrollo de ambos países facilitando los flujos de personas y mercancías promoviendo el transporte por carretera. De igual modo, con este acuerdo se pretende preservar los intereses económicos de los profesionales del transporte de ambos países. Por su condición de servicio público de transporte:

Los servicios deben realizarse de manera regular estableciendo de antemano el itinerario, los horarios y las paradas.

Al de carácter universal, todo individuo tiene derecho a usar el servicio, aunque existe lo que se denomina la obligación de reserva.

Existe una autoridad pública competente encargada de expedir los permisos necesarios para la realización del servicio en su territorio. En España es la Dirección General de Transporte Terrestre del Ministerio de Fomento y en Marruecos, la Dirección de Transportes por Carretera y Seguridad Vial del Ministerio de Equipamiento y Transportes.



Con este acuerdo se pretende fomentar las relaciones entre diferentes empresas de ambos países siendo obligatorio que, todas las líneas de transporte sean explotadas por, al menos, un operador de cada país. Asimismo, el título de transporte se convierte en un instrumento de control interno y externo:

Control interno. En todo título de transporte debe aparecer el origen y destino, si se trata o no de un título de ida y vuelta, el periodo de validez y el precio del transporte.

Control externo. Todo viajero está obligado a portar el título de transporte durante todo el trayecto pudiendo ser requerido por los encargados de control.

3.7.2.1. Las autorizaciones de transporte

La autorización de transporte es un documento expedido por la administración pública competente por la que se autoriza el servicio público de transporte internacional. Para la obtención de dicha autorización es preciso realizar una serie de trámites:

La solicitud ante el ente concedente junto con la documentación requerida por parte del futuro operador del servicio.

Verificación y comprobación de la documentación por parte de las autoridades de ambos países. Los motivos por los que la solicitud puede ser denegada son:

Algún país muestra una opinión contraria de manera razonada.

El futuro operador no esté en condición para la prestación del servicio.

El operador incumpla algún requerimiento nacional o internacional en materia de autorizaciones de transporte.

Notificación al futuro operador de la resolución de su solicitud ya sea aprobada o denegada.

En caso de renovación, el operador deberá presentar dicha solicitud con, al menos, cuatro meses de antelación.

Además el operador puede, informando con anterioridad a sus socios, solicitar al ente competente la cancelación de dicha autorización.

En base a lo anterior se establecen las pautas e mecanismos necesarios para el diseño de uniones o alianzas de empresas hispano-marroquíes con objeto de ejecutar proyectos de explotación de servicios públicos regulares de transporte de viajeros entre las ciudades transfronterizas de ambos países y concretamente, dada su localización en el continente africano, entre las ciudades de Ceuta y Tetuán y Melilla y Nador.

4. DISCUSIÓN



La economía marroquí es considerada una economía estable y favorable para la inversión extranjera directa. Actualmente, Marruecos se encuentra inmerso en un proceso de apertura económica, similar a la de España en la década de los sesenta, y sin duda es un país que presenta grandes oportunidades de negocio para las empresas españolas. Bien es cierto que, debido a la crisis económica que atraviesa España, muchos empresarios españoles han decidido iniciar o incrementar la actividad empresarial y comercial con el país vecino con objeto de sustituir la caída de la demanda nacional o doméstica con la demanda internacional. Los planes estratégicos marroquíes apuestan por un proceso de tercerización de la economía.

En este sentido Cliente (2001) asegura: El modelo tecnoeconómico que ahora privilegia la información y el conocimiento, genera una especie de tercerización de la economía global, y la pérdida de puestos de trabajo fabril y en la agricultura tradicional (p. 242). Esta tendencia está asociada al desplazamiento de la primacía del sector secundario y el crecimiento acelerado del sector terciario: una especie de tercerización de la economía global (p. 249).

Centrándose en el sector turístico como motor del desarrollo económico del país por lo que habría que aprovechar la experiencia y el “know how” que las empresas españolas tienen en este sector y abarcar proyectos de internacionalización empresarial. Sin embargo, el desarrollo económico y especialmente el desarrollo del sector turístico depende en gran medida del sector transporte. Marruecos se posee un déficit importante en materia de infraestructuras de transporte que está solucionando consciente de la correlación existente entre el sector del transporte y el desarrollo económico del país.

Asimismo y gracias a la existencia de nuevas infraestructuras de transporte surge una retroalimentación dentro del propio sector de transporte ya que a mejores infraestructuras mejores servicios de transporte. Sánchez (2005) supone que existe una relación positiva entre la provisión de infraestructura y el crecimiento económico, por ende el rol de la infraestructura es preponderante, entendiendo que mejores servicios de transporte dependen de condiciones apropiadas de provisión de la infraestructura (p. 5).

La economía transfronteriza y los desplazamientos entre las ciudades de Ceuta y Tetuán y entre las ciudades de Melilla y Nador han existido, existen y existirán. Peña (2002) sostiene que el comercio transfronterizo es un intercambio producto de las diferencias estructurales nacionales y que la contigüidad espacial de ciudades lo facilita, las diferencias estructurales (por ejemplo, precios y regulación) y la contigüidad espacial han permitido el florecimiento del comercio transfronterizo (p. 187).

En este sentido, España tiene un papel protagonista dentro de la Unión Europea y la política migratoria y de cooperación debido a su posición geográfica. Ceuta y Melilla son ciudades autónomas pertenecientes a España y por ende a la UE pero se encuentran en territorio africano y son las únicas



fronteras euroafricanas. Debido a su lejanía con los centros económicos españoles y europeos, estas ciudades han desarrollado a lo largo de su historia relaciones transfronterizas con Marruecos que le han permitido acceder a bienes y servicios que no disponían.

De igual forma las ciudades fronterizas de Marruecos se han visto beneficiadas sobre todo en materia laboral ya que muchos marroquíes se desplazan diariamente a Ceuta o Melilla para trabajar. Junto a lo anterior es importante resaltar la proyección negativa que tanto Ceuta como Melilla a medio y largo plazo como consecuencia del desarrollo de las economías de las ciudades de Tetuán y Nador al mismo tiempo que se reducen o eliminan los beneficios arancelarios como consecuencia de la firma de acuerdos por parte de la Unión Europea. Según las proyecciones, Tetuán y Nador se convertirán en un futuro próximo en ciudades turísticas y por tanto competirán directamente con las ciudades españolas.

En definitiva, la existencia de desplazamientos diarios entre ambos países sirve de justificación para la implantación de un servicio regular de transporte colectivo de viajeros que regule los desplazamientos transfronterizos que en la actualidad se realizan de manera informal.

Hoy por hoy asegura Figueroa (2005) el transporte urbano se ve confrontado con varias situaciones críticas: por un lado, debe asimilar e integrar los cambios que se definen para las políticas de transporte público, especialmente las que ponen un mayor acento en la liberalización; por otro lado, debe enfrentar una aguda competencia que se origina en un mayor uso del automóvil privado y de formas artesanales de transporte público; y por último, debe habituarse a nuevas estructuras de viajes y a la cobertura de áreas urbanas más extensas, pero con menor densidad de demanda (p.42).

En este sentido, la aprobación de un acuerdo entre ambos países que lo regule es una condición necesaria pero no suficiente para la implantación de dicho servicio. Puesto que para el cumplimiento de dicho servicio es preciso que exista, al menos, un socio de cada país es preciso que exista cooperación empresarial o alianzas entre empresas de ambos países.

5.- REFERENCIAS

Ábalos Mecos, J. L., & Illán Sailer, J. C. (2006). *La gestión y prestación de los servicios públicos en el marco de la descentralización*. Madrid: CYAN, Proyectos y Producciones Editoriales, S.A.

Acosta, M. (2014). Las fronteras terrestres de España en Melilla: delimitación, vallas fronterizas y "Tierra de Nadie". *Revista electrónica de Estudios Internacionales* , 1-34.

Aprendiendo juntos. (29 de Septiembre de 2014). *Blog*. Recuperado de:
http://misswhite2.blogspot.com.co/2014_09_29_archive.html

- Boletín oficial del Estado. (14 de Abril de 2015). *Acuerdo entre el Gobierno del Reino de España y el Gobierno del Reino de Marruecos relativo al transporte internacional por carretera de viajeros y mercancías*. Recuperado de: <https://www.boe.es/boe/dias/2015/04/14/pdfs/BOE-A-2015-3989.pdf>
- Cámara de Comercio, Industria y Servicios en Marruecos en España. (Mayo de 2013). Recuperado de: http://www.camarademarruecos.es/PDF/Informe_Marruecos.pdf
- Cliento Sarli, A. *Metrópolis y Globalización*. En *Fermentum*. Revista Venezolana de Sociología y Antropología, 11 (31), 242 - 255.
- Escrivá, Á. (19 de Enero de 2015). Primera tarea para Europa: asegurar e informatizar la frontera de Ceuta. *El Mundo* .
- Espiñeira, K. (2013). Colonialidad en la frontera Ceutí. *Ecléctica. Revista de Estudios culturales*. (2), 5-18.
- EURES. (Febrero de 2016). *El portal europeo de la movilidad profesional*. Recuperado de: <https://ec.europa.eu/eures/main.jsp?countryId=ES&acro=Imi&showRegion=true&lang=es&mode=text®ionId=ES0&nuts2Code=%20&nuts3Code=null&catId=456>
- Expansión. (2016). *Expansión. Datosmacro.com*. Recuperado de: <http://www.datosmacro.com/paises/espana>
- Expansión. (2016). *Expansión. Datosmacro.com*. Recuperado de: <http://www.datosmacro.com/paises/marruecos>
- Figueroa, O. (2005). Transporte urbano y globalización. Políticas y efectos en América Latina. En *Revista eure*, 31 (94), 41 – 53.
- Grupo Asesores Melilla. (Marzo de 2016). *Marruecos. Sectores económicos y oportunidades de negocio*. Recuperado de: https://www.gamasesores.es/images/Descargas/MARRUECOS_SECTORES_ECONOMICOS_Y_OPORTUNIDADES_DE_NEGOCIO_GAM.pdf
- Instituto de Comercio Exterior (ICEX). (2015). *ICEX: Ficha-país Marruecos* . Recuperado de: <http://www.icex.es/icex/es/Navegacion-zona-contacto/libreria-icex/PUB2015599223.html?idTema=10707000&idColeccion=12060359>
- Instituto Nacional de Estadística. (30 de Junio de 2016). *Notas del Prensa del Instituto Nacional de Estadística (INE)*. Recuperado de: <http://www.ine.es/prensa/np980.pdf>



- López, J. (2011). Melilla y sus relaciones con su entorno marroquí inmediato: teoría, práctica y oportunidades. *Revista Aldaba* , 91-107.
- Oficina de Información Diplomática.Ministerio de Exteriores de España. (s.f.). *Ficha país Marruecos*. Recuperado de: http://www.exteriores.gob.es/documents/fichaspais/marruecos_ficha%20pais.pdf
- Ortíz, A. (10 de Diciembre de 2010). *Grupo de Estudios Estratégicos (GEES)*. Recuperado de: http://www.gees.org/files/article/09122010194112_Analisis-08322.pdf
- Peña Medina, S. (2002). Comercio transfronterizo y su impacto en la región de El Paso-Ciudad Juárez: Una propuesta de financiamiento de la planeación binacional. *Frontera Norte*, 15 (29), 185 – 200.
- Ramos, I. (Marzo de 2011). *Transporte y desarrollo económico: un análisis para Bolivia, Colombia y Venezuela (1990-2005)*. Recuperado de:
<http://eprints.ucm.es/12187/1/T32632.pdf>
- Sánchez, R. (2005). Provisión de transporte en América Latina: Experiencia reciente y problemas observados. CEPAL –SERIE Recursos naturales e infraestructura No 94. Santiago de Chile: Naciones Unidas, p. 5.
- Taylor, S. J., & Bogdan, R. (1986). *Introducción a los métodos cualitativos de la investigación*. . Buenos Aires: Paidós.
- Universidad del País Vasco. (s.f.). *Ceuta y Melilla. Las vallas que nos aprisionan*. Recuperado de: <https://ehutb.ehu.es/uploads/material/Video/6355/CeutaMelilla.pdf>