

# UNA APROXIMACION A LA ECONOMIA DE MELILLA

Joaquín ARANDA GALLEGO y  
José Miguel CASAS SANCHEZ

## I. INTRODUCCION

**E**L municipio de Melilla tiene una extensión superficial de 12,33 Km<sup>2</sup>. Está situado en la costa septentrional del continente africano y frente a la costa de Andalucía correspondiente al Mar de Alborán. De sus 20 Km. de perímetro, 11 corresponden a límites terrestres y 9 a límites marítimos, condicionando totalmente su actividad y evolución, tanto la situación geográfica que ocupa como la climatología y el entorno económico, lo cual se manifiesta en una singular dependencia de su economía de actividades centradas en el sector servicios, que, por otra parte, son enormemente dependientes de dicho entorno, fluctuando atípicamente en función del grado de permeabilidad de los controles fronterizos.

Históricamente, la ciudad ha pasado por multitud de vicisitudes que, a lo largo del presente siglo, la han llevado a marcar dos claras tendencias en su población. En la primera mitad de siglo, llegó casi a multiplicarse por nueve, sucediéndose tres décadas en las que la tendencia se invirtió, llegando a una pérdida de casi 20.000 habitantes. No obstante, en la última década la dinámica demográfica ha sido positiva, llegando en 1991 a una población de derecho de 56.600 habitantes, lo cual indica una tasa de crecimiento intercensal del 5,7 por 100, llegando la población de hecho en 1991 a 63.670 habitantes (cuadro n.º 1).

La importante decadencia que, en términos de población, se advierte en la década de los años setenta parece haberse reducido sensiblemente, y de forma particular en la segunda mitad de los años ochenta, fruto, particularmente, del crecimiento vegetativo, que ha compensado las sucesivas pérdidas de población obtenidas en los saldos migratorios. De hecho, el número de nacimientos ha evolucionado al alza a partir de comienzos de los años ochenta, para estabilizarse en cifras próximas a los 1.000 nacimientos anuales, lo que equivale a que se están obteniendo en la ciudad tasas de natalidad del 15,5 por 1.000 de la población de hecho (17,4 por 1.000 para la población de derecho), tasas que contrastan notablemente con las que se dan en el ámbito nacional.

Esta evolución lleva a una estructura de la población por edades con una importante carga de población juvenil, pero que, al mismo tiempo, va registrando un continuo proceso de envejecimiento debido a los intensos niveles de natalidad alcanzados en los años sesenta y setenta, en los que el número de nacimientos llegó a duplicar a los actuales.

Sin embargo, y a pesar de estos comportamientos poblacionales, la principal singularidad de la población de Melilla la constituye el hecho del importante número de extranjeros que residen en la ciudad, fundamentalmente marroquíes, que es continuamente creciente, pasando del

19,81 por 100 en 1965 al 30,95 por 100 en 1986, y al 31,17 por 100 en 1991. De este modo, la población musulmana empadronada se eleva a la cifra de 16.747, constituyendo el grupo mayoritario en determinadas zonas y barrios, y llegando a suponer en algunos de ellos más de las dos terceras partes de la población.

## II. PRODUCCION Y EMPLEO

### 1. Aspectos generales

La evolución de la producción, medida por el valor añadido bruto al coste de los factores (VABcf), muestra una evolución radicalmente diferente entre Melilla y el conjunto nacional. Esta evolución puede observarse con más detalle si tomamos como referencia lo ocurrido desde 1983. En el bienio 1983-85, la producción de la ciudad crece un 4,45 por 100 en términos reales, consiguiendo un mejor comportamiento que la economía española, sumergida entonces en una importante crisis económica; de tal modo que el porcentaje de participación de la producción de Melilla en el total nacional logró incrementarse desde el 0,120 por 100 al 0,124 por 100. Sin embargo, este comportamiento contrapuesto surge también en el período expansivo de la economía española, de tal modo que ahora es la economía de la ciudad quien se ve afectada por un crecimiento mucho más débil. Así, en el período 1986-89 su producción tan sólo crece un 6,83 por 100 (1,67 por 100 en tasa media anual), cuando en el conjunto español estas cifras son, respectivamente, del 26,88 por 100 y del 6,13 por 100, cantidades evidentemente muy diferentes y que suponen un comportamiento es-

CUADRO N.º 1

**EVOLUCION DE LA POBLACION DE MELILLA. 1900-1991**

CENSO	Población de derecho	Población de hecho	Densidad de población
1900 .....	10.182	8.956	726
1910 .....	40.929	39.852	3.232
1920 .....	53.577	50.170	4.069
1930 .....	62.614	69.133	5.078
1940 .....	69.384	67.192	6.260
1950 .....	76.247	81.182	6.584
1960 .....	72.430	79.056	6.411
1970 .....	60.843	64.942	5.267
1981 .....	53.593	58.449	4.740
1991 .....	56.600	63.670	5.167

Fuente: INE.

casamente favorable para la economía melillense.

A lo largo del bienio 1990-91, las diferencias se reducen sensiblemente, aun cuando continúan siendo muy intensas, estimándose el crecimiento real de la ciudad en el 1,57 por 100, equivalente a una tasa media anual del 0,78 por 100, mientras que en el caso nacional las cifras respectivas fueron del 6,09 por 100 y del 3 por 100 para la tasa media anual. En cuanto al año 1992, la estimación de la Fundación FIES ha concluido que el conjunto formado por Ceuta y Melilla es la región con mayor crecimiento real, si bien probablemente haya que imputar la mayor parte de esta positiva evolución al comportamiento registrado en Ceuta, puesto que no existen cifras que avalen más que un sostenimiento de la actividad para el caso de Melilla y, por tanto, su evolución no ha debido ser esencialmente diferente de la observada en los dos años anteriores.

Se puede afirmar, por lo tanto, que, prácticamente desde el ingreso de España en la CE, la economía de Melilla ha entrado en una fase de crecimiento ralenti-

zado, con una variación anual real ligeramente por encima del 1 por 100 (1,37 por 100 para el período 1986-91), que, aunque supone una evolución positiva, no es suficientemente intensa para generar empleo en cantidad suficiente como para evitar los sucesivos incrementos del paro y, sobre todo, para acortar distancias con los habituales indicadores per cápita que indican o miden el nivel de desarrollo comparado, mientras que, al mismo tiempo, la economía de Melilla pierde peso significativa y paulatinamente desde el 0,123 por 100 de la economía española en 1985, al 0,101 por 100 en 1991 (cuadro número 2).

Desde este punto de vista, la evolución seguida por la producción por habitante no ha podido resistir el ritmo de la economía española, marcándose una profunda desviación en dicho indicador entre ambos espacios. De este modo, y prácticamente desde 1985, su valor comparativo ha sido decreciente, perdiendo más de diez puntos con respecto al índice medio español. Así, mientras que la producción por habitante alcanzó en 1987 el 80,6 por 100 de la media española, en 1991 esta cifra se redujo por debajo del 70 por 100, para situarse en el 69,5 por 100. No es de extrañar, por lo tanto, que se haya acentuado notablemente el desequilibrio existente con el valor medio comunitario, que, con datos de 1991, se ha situado en este año en el 53,2 por 100 de la media comunitaria.

En paralelo con esta evolución, el empleo ha mostrado un claro perfil de debilidad, sin que se pueda hablar más que de un práctico sostenimiento en niveles algo superiores a los de 1983, manteniendo una situación similar a la de 1985. Contrastan estos resultados con los obtenidos en la economía española, pero no dejan de estar en consonancia con la evolución mostrada por la producción. Con ello, obtenemos

CUADRO N.º 2

**EVOLUCION DEL VABcf**

	VAB	Porcentaje Melilla/España	Índice VAPpc
1983 .....	26.736	0,119	83,26
1985 .....	34.492	0,123	85,59
1987 .....	42.705	0,117	80,67
1989 .....	48.932	0,105	73,00
1990 .....	53.055	0,103	70,80
1991 .....	57.300	0,101	69,50

Fuente: BBV, y elaboración propia.

que la productividad aparente del factor trabajo ha tenido un relativo crecimiento global, pero de todo punto insuficiente para mejorar su posición de partida. En concreto, y en términos comparativos con la media española, el índice de productividad global de la economía melillense se sitúa siempre por encima del 90 por 100, si bien con una clara tendencia a la baja, hasta el punto de que ha descendido en casi seis puntos, pasando a tomar el valor del 93,84 por 100, frente al 99,25 por 100 que se obtuvo en 1983 (cuadro n.º 3).

## 2. Estructura y evolución sectorial

La estructura sectorial, a escala de macrosectores, muestra la importante *terciarización* que existe en la economía de la ciudad, tradicionalmente dedicada a los servicios y con una escasa base agraria e industrial, si bien, en este sentido, hay que considerar que la evolución seguida por la economía melillense, y los problemas derivados tanto de su localización geográfica como de su no integración en el territorio aduanero común, han intensificado este proceso no por la vía de la potenciación de los servicios, sino por la práctica desaparición de actividades primarias y secundarias que en otros momentos existían en la ciudad. Tanto en términos de producción como de empleo, se observa un comportamiento similar, de tal modo que el peso del valor añadido existente en el sector servicios define casi totalmente la producción de la ciudad. Su aportación se cifra sistemáticamente por encima del 86 por 100, con escasas fluctuaciones motivadas por la intensificación de la actividad cons-

CUADRO N.º 3

**EVOLUCION DEL EMPLEO Y LA PRODUCTIVIDAD. 1983-1989**

<i>Empleo</i>	1983	1985	1987	1989
Agricultura .....	212	223	194	91
Industria .....	814	784	768	735
Construcción .....	906	1.240	1.211	1.030
Servicios .....	12.378	12.688	13.212	13.028
<b>TOTAL .....</b>	<b>14.310</b>	<b>14.935</b>	<b>15.385</b>	<b>14.884</b>
<i>Indices de productividad</i>	1983	1985	1987	1989
Agricultura .....	190,04	121,96	136,79	139,84
Industria .....	80,57	99,87	88,24	95,31
Construcción .....	126,93	85,78	90,63	116,34
Servicios .....	85,08	86,55	85,76	84,91
<b>TOTAL .....</b>	<b>99,25</b>	<b>98,20</b>	<b>95,56</b>	<b>93,84</b>

Fuente: BBV, y elaboración propia.

CUADRO N.º 4

**APORTACIONES SECTORIALES AL VAB**

	1985	1987	1989	1990	1991
Agricultura .....	0,72	0,67	0,37	0,36	0,35
Industria .....	5,95	5,24	5,90	5,86	5,79
Construcción .....	5,56	6,03	7,54	7,77	7,90
Servicios .....	87,77	88,06	86,18	86,01	85,87

Fuente: BBV, y elaboración propia.

tructora en algunos momentos, aunque se observa una leve disminución de su importancia en los últimos años, motivada por la disminución de la actividad comercial particularmente, con lo que la importancia del sector se ha situado en 1991 en el 85,97 por 100, disminuyendo en casi dos puntos desde 1985 (cuadro número 4).

En el lado contrario, destaca la muy escasa representación del sector primario, que apenas llega al 1 por 100, la estabilidad de las aportaciones de la industria y la relativamente creciente influencia de la construcción, que es prác-

ticamente el único sector en el que se observa una evolución al alza. En comparación con el conjunto nacional, es evidente la intensa orientación hacia el sector servicios, en tanto que se da una situación relativamente próxima en la construcción, mientras que los dos sectores resultantes dan lugar a una muy acusada diferenciación, mucho mayor en el caso de la industria. En términos de empleo, se repite casi totalmente la situación, con la salvedad principal de que en este caso el sector servicios aumenta ligeramente su participación, en detrimento ahora de la construcción.

### *El sector primario*

Un análisis sectorial más desagregado nos indica que el sector primario muestra una trayectoria descendente a lo largo del tiempo, debido fundamentalmente a las dificultades del subsector pesquero, donde se observa una progresiva desaparición de la flota e industria pesqueras, a pesar de que Melilla presenta grandes recursos potenciales en acuicultura marina. Analizando las cifras sobre evolución del peso y valor de la pesca desembarcada, se pone de manifiesto que la situación del sector pesquero es sumamente grave, pasando de 8.788 Tm. en 1978 a 548 Tm. en 1987, y a sólo 12 Tm. en 1991. Las causas de este descenso son de diversa índole; así, las embarcaciones son de reducido tamaño y bastante antiguas, lo que les impide ir a faenar a aguas lejanas, necesidad motivada por la escasez de pesca en los caladeros habituales; también se deja sentir el efecto negativo del aumento de las aguas territoriales de soberanía marroquí y el menor coste que supone la adquisición de la pesca capturada en aquella zona.

Por razones obvias de condicionamiento físico y climático, la agricultura, dentro de este sector, tampoco tiene un peso significativo, siendo los cultivos fundamentales la cebada, algunas especies forrajeras, hortalizas y flores. La infraestructura de riego es deficiente y las captaciones de agua potable realizadas para el abastecimiento de la ciudad han agotado la mayoría de los pozos destinados al riego. Los recursos ganaderos carecen de significación, reduciéndose a escasas explotaciones familiares. En todo caso, y dado el reducido tamaño de la superficie disponible, tan sólo se puede hablar de explotaciones agrarias marginales o de

autoconsumo, no siendo significativas económicamente otras orientaciones.

Esta situación y evolución se ve reflejada por el empleo en el sector, que tiene cada vez menor importancia, puesto que en 1985 se generaban 223 empleos, mientras que, actualmente, los datos aportados por el avance del *Censo de Población* de 1991 tan sólo asignan 80 empleos a la agricultura y 43 a la pesca; en total, el 0,8 por 100 del empleo de la ciudad. Ni que decir tiene que estas cifras son muy diferentes de las que se registran en el ámbito nacional y apenas tienen repercusión en los mismos subsectores. Hablar de productividad aparente en este caso es simplemente orientativo, pero es preciso hacer constar que las estimaciones existentes le asignan un valor superior a la media nacional, si bien continuamente decreciente, lo que puede orientarnos a pensar en que las posibilidades del subsector pesquero pueden ser interesantes ante una explotación tecnificada y controlada.

### *La industria*

Se puede decir que el sector secundario se ha visto influido negativamente por la integración española en la CE y por la no integración de Melilla en el Territorio Aduanero Común, lo cual ha originado la desaparición de las industrias de transformación de derivados de la pesca y de vegetales, puesto que el Reglamento CEE n.º 1135/88 del Consejo, relativo, entre otras cuestiones, a la definición del concepto de «productos originarios» de Melilla, impide en la práctica la adquisición del origen Melilla para los transformados de la pesca y los vegetales, a la vez que grava dichos productos con

los aranceles propios para un país tercero, frente a los preferenciales que aplica a Marruecos, competidor natural de Melilla. Esta situación se refleja en un incremento de la producción industrial que, en tasa nominal, se cifra en el 61,7 por 100 para el período 1985-91, inferior al del conjunto de la economía de la ciudad.

En consonancia con el escaso impulso de la construcción, las cifras de empleo en el sector evolucionan a la baja, con un empleo de 735 personas en 1989, cuando en 1983 se elevaba a 814 personas. Con datos de 1991, el empleo se sitúa en 626 personas, cifra que, a pesar de la homogeneidad de las fuentes, da una idea de la situación del sector, en práctica desaparición y tan sólo con actividades específicas para el abastecimiento de la ciudad, y además no competitivas con las existentes en Marruecos. De hecho, los datos del *Censo de Población* indican que el empleo se distribuye fundamentalmente en las industrias manufactureras (448), energía y agua (130), extracción de minerales (17) y otras actividades (31), con lo que se ratifica el anterior comentario, ya que a excepción de algunas actividades de aprovisionamiento, tan sólo tienen cierta importancia la producción de energía eléctrica (mediante la central térmica) o las relacionadas con el gas (en la planta de GLP) y el agua (explotación de los pozos existentes, distribución y almacenamiento). En cuanto a la productividad, tan sólo se puede hablar con propiedad de unos resultados claramente inferiores a la media española, aunque de difícil comparabilidad.

La dimensión de las empresas industriales radicadas en la ciudad es, evidentemente, pequeña,

predominando las de carácter familiar. Un sector de cierta importancia, tanto por el número de establecimientos (alrededor de 50) como por el de su empleo, es el representado por los talleres de automóviles en sus tres ramas principales, el cual agrupa, junto con la venta de vehículos, un total de 223 empleos.

El desarrollo de la industria en Melilla encuentra enormes dificultades, debido a la carencia de recursos básicos para ello (suelo, energía y agua); pero, además, tanto los gastos de transporte como los de personal, debido al plus de residencia, encarecen notablemente la producción, constituyendo, en consecuencia, un freno a la instalación de nuevas industrias con vocación de ampliar su mercado enviando los productos tanto a la Península como a los mercados exteriores. Pero a estas dificultades también hay que añadir el reducido tamaño del mercado que supone la ciudad para una potencial industria y el escaso poder adquisitivo de los mercados exteriores más cercanos a Melilla, así como la escasa cualificación existente tanto entre los obreros como entre los empresarios, que evitan en muchas ocasiones iniciativas deseables y necesarias.

#### *La construcción*

El sector que mejor comportamiento ha registrado en los últimos años ha sido la construcción, con un crecimiento nominal del 135,9 por 100, entre 1985 y 1991, que le ha hecho ganar importancia en la economía de la ciudad, con un valor añadido generado en el último año de 4.526 millones de pesetas, lo que supone el 7,9 por 100 de la producción total de Melilla. Asimismo, el empleo se ha visto favorecido

por esta dinámica, aunque con diversos altibajos asociados al carácter inestable del sector, estimándose en 1991 un total de 1.095 empleos.

Sus actividades son muy reducidas, encontrándose un numeroso colectivo de pequeños empresarios. Por otra parte, es frecuente que Melilla sufra la carestía, e incluso la indisponibilidad, de determinadas materias primas para la construcción de viviendas y carreteras, por no disponer de áridos debidamente clasificados y de la calidad adecuada, así como de otros elementos prefabricados, como son los productos cerámicos (ladrillos, bovedillas, etc.), existiendo una gran dependencia en cuanto a estos productos del vecino Reino de Marruecos. Esta dependencia exterior de los *inputs* para el sector, unida a los costes de transporte para los abastecimientos que proceden de la Península, es una de las causas principales que coartan su actividad, la cual, por otra parte, se centra más en la obra civil y pública que en el subsector de la vivienda. Así, sin más que analizar las cifras de los censos de viviendas de 1981 y 1991, vemos un crecimiento del parque de tan sólo 589 viviendas en el período, lo que supone un crecimiento del 3,85 por 100, evidentemente escaso si tenemos en cuenta la situación de antigüedad de las viviendas y la gran necesidad de éstas que padece la ciudad.

#### *Los servicios*

Las actividades terciarias constituyen el núcleo fundamental de la economía de la ciudad, y entre ellas destacan las correspondientes al sector público. El valor añadido generado alcanza en 1991 los 49.259 millones de pesetas,

con un incremento nominal en el período del 62,7 por 100, basado ante todo en la evolución de las distintas administraciones públicas. En este sector se genera más del 85 por 100 del empleo de la ciudad, si bien no ha mostrado una capacidad seria de creación de empleo, habida cuenta de que ha padecido fluctuaciones que no han dado lugar a su estabilización.

Las actividades principales, en función del valor añadido que generan, son las correspondientes a los servicios públicos, con el 37,5 por 100 del VAB del sector, el comercio (17,8 por 100), y los transportes y comunicaciones (10,2 por 100), indicadores que se repiten en términos de empleo, aunque mostrando una mayor intensidad, ya que a este respecto los servicios públicos ocupan el 44 por 100 del empleo y las actividades comerciales el 20,2 por 100. En todo caso, es de destacar cómo el comercio está mostrando un serio declive, perdiendo importancia tanto en VAB como en empleo, mostrando un tipo singular de problemas.

Los problemas de este subsector se pueden considerar muy relacionados con la repercusión del ingreso de España en la CE, ya que se reducen las ventajas que Melilla ofrecía al visitante peninsular. Esta situación ha repercutido también en otros ámbitos de la economía local, como el mercado de trabajo, donde en 1991 el comercio emplea a 2.400 personas (540 en el comercio mayorista y 1.860 en el minorista), a las que hay que unir parte de las ya citadas que desarrollan su actividad en la venta y reparación de vehículos, cifras que contrastan con los 3.394 empleos en el comercio existentes en 1985.

En íntima relación con estas actividades, se encuentran las co-

respondientes al comercio exterior, en el que se observa un crecimiento de las importaciones que no repercute en el comercio al por menor de Melilla ni, por supuesto, en el mercado laboral, ya que las importaciones se concentran en unos cuantos grandes importadores que se limitan a acopiar la mercancía en grandes almacenes hasta su salida hacia Marruecos.

La competencia creada por el rápido crecimiento de Nador, que afecta no sólo al comercio, sino también a las pequeñas industrias, como panaderías, tintorerías, talleres de reparación de automóviles, etc., está llevando a este sector a replantearse su supervivencia. Los bajos salarios de los trabajadores marroquíes y el tipo de cambio peseta/dirham hacen que allí los precios sean inferiores. Habría que buscar posibles soluciones en la mejora del servicio, una oferta atractiva, la formación del empresario, la potenciación turística melillense como atractivo complementario y el decidido apoyo de la Administración.

Otro aspecto destacable es el impacto a medio y largo plazo de la finalización de las exenciones temporales de los productos generados dentro de la ciudad, gravados por el arbitrio sobre la producción y la importación en la ciudad de Melilla, creado en sustitución del antiguo «aforo» por Ley 8/91, de 25 de marzo.

La productividad del comercio, sin embargo, no es particularmente baja, situándose muy próxima a la media española, probablemente por el alto peso que en él tienen actividades escasamente intensivas en empleo, en contraposición con lo observado en otras localizaciones geográficas, al igual que ocurre, aunque

por diferentes circunstancias, con los sectores más representativos.

La importancia cuantitativa del subsector de transportes y comunicaciones viene inducida por la situación geográfica de la ciudad, y su necesaria integración con la Península. Las comunicaciones son tanto marítimas como aéreas, constituyendo además el puerto de Melilla una infraestructura de carácter esencial para la ciudad, tanto en lo económico como en lo social.

Desde el punto de vista del transporte marítimo de mercancías, operan habitualmente buques procedentes de Hamburgo, Bremen, Rotterdam y otros de compañías con sede en Inglaterra y Europa central, existiendo lógicamente los tráficos habituales con los puertos españoles de Almería y Málaga. Desde este punto de vista, destacan los problemas que presentan las instalaciones portuarias, con un puerto marroquí adyacente, y las deficiencias existentes, así como la inexistencia de líneas de transporte rápido de viajeros, para las que hay una demanda estacional que se produce fundamentalmente al inicio y fin de los períodos vacacionales.

La evolución del tráfico portuario ha sido positiva a partir de 1987, observándose incrementos continuados del número de pasajeros y vehículos, con un fuerte componente estacional, habiendo aumentado el número de pasajeros en un 24,6 por 100 entre 1985 y 1991, alcanzando la cifra de 436.945. Los últimos datos del tráfico portuario indican una cierta recuperación, con incrementos en 1992 del número de travesías con la Península (1.056, frente a 886), del número de pasajeros en un 4 por 100 y del de vehículos en un 8,7 por 100. El volumen de mercancías, particu-

larmente el de mercancía general, ha seguido una tónica similar, e incluso con crecimientos más intensos; de tal modo que en el mismo período han aumentado las toneladas manipuladas en el puerto un 69 por 100.

Por el contrario, la actividad portuaria de abastecimiento y los servicios no relacionados con las comunicaciones y la actividad de la ciudad han mostrado una cierta desaceleración. De hecho, y aunque el número de buques entrados se encuentre estabilizado o con una cierta y ligera tendencia a aumentar, con excepción de 1991, lo cierto es que las cantidades son muy inferiores a las de hace una década, habiendo caído el número de entradas en más de un 20 por 100, aspecto en el que ha tenido particular incidencia la construcción del puerto de Nador y la consiguiente desviación de tráficos que se ha producido. Del mismo modo, el avituallamiento a buques ha mostrado un perfil claramente regresivo, con pérdidas continuadas desde 1982, que han situado el número de toneladas de avituallamiento al 41 por 100 de las manejadas un año antes.

Al igual que ocurre con el tráfico marítimo, el tráfico aéreo está en continuo crecimiento, con un número de operaciones de aterrizaje y despegue con la Península que durante 1992 ha sido de 6.379, lo cual ha significado un incremento del 8,1 por 100 respecto al año anterior, siendo el número de pasajeros transportados de 231.528, que ha supuesto un incremento del 11 por 100. A pesar de ello, la oferta es singularmente deficiente, tanto en calidad como en equipamientos, lo que repercute en un uso ineficiente de este medio de transporte que podría potenciarse singularmente.

En definitiva, y en lo que concierne al sector servicios, es bien claro que su sostenimiento se basa esencialmente en el sector público, que sin duda alguna ha sido quien ha contribuido mayoritariamente a la evolución de la actividad, tanto directa como indirectamente, vía consumo e inversión, ya que el sostenimiento del resto de actividades por sí mismas es muy escaso y difícil.

### 3. El mercado de trabajo

En cuanto al mercado de trabajo, podemos esbozar sus líneas básicas considerando esencialmente su situación actual. Con datos del *Censo de Población* de 1991, sus variables básicas se configuran en una población en edad de trabajar (16 o más años), constituida por un total de 41.002 personas, de las cuales se declaran activas 20.427, dando, por tanto, lugar a una tasa de actividad en la ciudad evaluada en el 50,32 por 100, indicador que es similar al registrado a escala nacional (50,24 por 100). Sin embargo, la discrepancia básica entre ambos casos surge en la diferenciación por sexos, ya que en Melilla la tasa de actividad masculina se eleva al 71,07 por 100, mientras que la femenina desciende al 30,67 (68,49 y 33,14 por 100 en el caso español). El número de empleados asciende a 15.295, con lo que el saldo de parados resultante se eleva a la cifra de 5.132 personas, equivalentes a una tasa de paro del 25,12 por 100, seis puntos y medio más elevada que la media española. Este importante desequilibrio, que podría agudizarse aún más si la incorporación al mercado de trabajo fuera similar en ambos casos, trae consigo que las diferencias en tasa de paro por sexos sean igualmente intensas, ya que la tasa de paro masculina se sitúa

en el 19,66 por 100 (14,77 por 100 en España) y la femenina se eleva a un nivel excepcionalmente elevado del 37,10 por 100 (26,83 por 100), que sin duda contribuye a explicar la menor incorporación de la mujer al mercado de trabajo ante la clara falta de oportunidades de empleo; pese a lo cual, su importancia ha ido creciendo de forma intensa, sobre todo en el último quinquenio. Así, las cifras evolutivas del empleo, en fechas censales, indican cómo la presencia de la mujer se ha hecho particularmente efectiva en estos últimos años, en los que ha llegado a suponer el 26,29 por 100 del empleo, aumentando en seis puntos su presencia. Los datos más recientes, referidos a 1992, apuntan a un empeoramiento del mercado de trabajo, con la tasa de paro en el 26,1, superando en más de siete puntos a la media nacional (cuadro n.º 5).

Las características fundamentales del empleo en Melilla se definen con base en la existencia de un importante empleo dependiente; de tal modo que la proporción de empleo asalariado sobre el empleo total se sitúa en el 78 por 100, cuatro puntos por encima de la del conjunto nacional, mientras que la situación es la contraria en cuanto a presencia de empresarios (14 por 100,

frente al 18,7 por 100), aspectos ambos que explican en gran medida la debilidad de la economía de la ciudad. Internamente, ambos grupos se encuentran igualmente diferenciados, ya que el asalariado fijo constituye el 57,3 por 100 del empleo de la ciudad (49,4 por 100 en España) y el eventual el 20,7 por 100 (24,79 por 100), mientras que la existencia de pequeños empresarios sin empleo es muy escasa en la ciudad (7,79 por 100, frente al 13,45 por 100 en el ámbito nacional).

Finalmente, es preciso indicar que, en estos momentos, un 35,4 por 100 de los parados están en busca del primer empleo, porcentaje muy superior al promedio nacional (21,3 por 100), y el 44,5 por 100 son de larga duración, superando en 17 puntos al conjunto nacional, cuestiones que tienen ambas la natural incidencia tanto en la demanda de una política de empleo juvenil como en la de la necesidad de actuación en programas específicos de reinserción, cualificación y reciclaje de demandantes de empleo.

### III. PROBLEMAS ESPECIFICOS

La singularidad económica y social de Melilla trae consigo toda una amplia gama de problemas,

CUADRO N.º 5

#### EVOLUCION INTERCENSAL DEL EMPLEO

AÑOS	Varones	Mujeres	Total	Porcentaje varones	Porcentaje mujeres
1970 .....	13.142	3.002	16.144	81,40	18,60
1975 .....	12.250	2.850	15.100	81,13	18,87
1981 .....	10.975	2.790	13.765	79,73	20,27
1986 .....	10.278	2.630	12.908	79,63	20,37
1991 .....	11.274	4.021	15.295	73,71	26,29

Fuente: INE (censos y padrones).

muchos de ellos específicos y derivados de su situación geográfica, escasas conectabilidad e integración territorial y situación político-administrativa. A las cuestiones ya apuntadas de su no integración en el territorio aduanero comunitario y la aplicación de las reglas de origen para los productos elaborados en Melilla, se unen las cuestiones adicionales de su lejanía con respecto a la Península, la falta de integración con su entorno económico y social —que, a pesar de todo, constituye uno de los puntos vitales de la ciudad— y la situación administrativa, que provoca una importante incertidumbre, que es, por otra parte, el peor enemigo de la inversión privada. Pese a ello, la ciudad, junto a Ceuta, se encuentra declarada como región objetivo número 1 por la CE, actuando en ella los fondos estructurales europeos, y particularmente el FEDER, al mismo tiempo que se aplica la Ley de Incentivos Regionales en ella, con un techo máximo de subvención para las inversiones financiables del 50 por 100, pese a lo cual ha tenido aún escaso éxito su aplicación. Con todo, existen posibilidades para lograr mejorar sensiblemente la economía de la ciudad y su calidad de vida, aspecto este último que debería ser considerado prioritario, puesto que en algunos aspectos se aprecian situaciones de clarísimo retraso con respecto a muchas otras zonas de España. En lo que sigue, haremos un resumen de la situación general en la que se encuentran los equipamientos e infraestructuras de la ciudad, haciendo hincapié en algunas posibilidades para su mejora basadas en el contenido del Plan de Desarrollo Regional 1994-1999, actualmente en fase de estudio por parte de las autoridades españolas.

## 1. Transportes y comunicaciones

La integración territorial es, sin lugar a dudas, uno de los principales puntos débiles de la ciudad de Melilla. Su situación geográfica como territorio aislado del conjunto nacional le confiere un carácter de práctica insularidad, no sólo por su aislamiento con respecto a la Península, sino por la intensa diferenciación socioeconómica y cultural con el entorno marroquí, y la dificultad de las relaciones económicas y comerciales con él. Por ello, es preciso reconocer que la insularidad con respecto a la Península es total, siendo este hecho, además, uno de los máximos condicionantes para su posible desarrollo. Desde este punto de vista, es preciso analizar la situación de las comunicaciones aéreas y marítimas, cuyos rasgos principales describimos a continuación.

Las comunicaciones aéreas se realizan mediante el uso del actual aeropuerto, el cual adolece de antigüedad y precariedad en sus instalaciones y edificios, cuestión a la que hay que unir los problemas derivados de la longitud de la pista, que no permite el uso por reactores, en tanto que su accesibilidad aérea encuentra complicaciones eventuales cuando las aeronaves no pueden acceder en buenas condiciones desde el espacio aéreo nacional. En estas condiciones, la remodelación de la pista para permitir el uso de reactores permitiría extender el radio de acción y la interconexión con todo el territorio nacional, aumentando la seguridad de los vuelos, su frecuencia, el establecimiento de líneas estables de mayor radio de acción, mejorar la oferta turística de la ciudad y potenciar su modernización y su papel de centro avan-

zado en el Norte de Africa. Por otra parte, esta mejora debería venir complementada con el equipamiento apropiado tanto en instalaciones complementarias como de control y ayuda al vuelo de aeronaves, equipos terrestres de apoyo al vuelo, etcétera.

Desde la perspectiva de la dotación de infraestructura portuaria, la oferta actual puede considerarse suficiente para determinadas demandas; pero, sin embargo, carece de equipamientos mínimos para dar satisfacción a flujos de tráficos más en consonancia con los tráficos actuales, como es el caso de los contenedores, o que eviten la peligrosidad que supone el desembarco de productos derivados del petróleo o combustibles en general. Igualmente, los actuales muelles son muy estrechos y ofrecen grandes dificultades para la operación en general, del mismo modo que la existencia de una sola Estación Marítima no permite atender más de un atraque simultáneo. Por ello, se requieren actuaciones en la línea de resolver la carencia de superficies para almacenamiento y manipulación de contenedores, junto con la construcción específica de un dique monoboya que evite la descarga de combustibles por tubería o una rampa *ro-ro* para el embarque y desembarque rápido de tráfico rodado. Complementariamente a estas demandas, los servicios portuarios deben mejorar considerablemente, al objeto de que la posición competitiva del puerto pueda ganar posiciones en la captación de los tráficos actuales, habida cuenta de su estratégica posición geográfica.

Estas infraestructuras contribuirían notablemente a mejorar la integración territorial de la ciudad, tanto con la Península como con su entorno geográfico pró-

ximo. En este aspecto, la infraestructura de comunicaciones terrestres tiene claras insuficiencias, de entre las que destaca la necesidad de construir una carretera de circunvalación, así como de mejorar las actuales en diversos tramos, puentes y vías. Con todo, la mejora de este tipo de infraestructuras hay que incurrirla dentro de lo que constituye el equipamiento y la oferta de la ciudad, que contribuyen a elevar tanto la calidad de vida de los residentes como la oferta de accesos y la intercomunicabilidad entre los distintos puntos de la ciudad.

Finalmente, dentro de las comunicaciones, es necesario indicar que la red de telecomunicaciones es insuficiente, y en estos momentos no satisface adecuadamente una previsible demanda de comunicaciones mediante líneas telefónicas de alta velocidad y capacidad de transmisión de información, lo que constituye un importante déficit para conseguir una oferta razonable de localización de empresas.

## **2. Equipamientos sociales**

Los equipamientos sociales constituyen, a su vez, una seria debilidad de la ciudad, pese a los avances registrados en los últimos años. En lo que se refiere a la vivienda, las necesidades son muy elevadas, hasta el punto de que los estudios realizados en el actual PGOU estiman unas necesidades de siete mil viviendas para finales de esta década, por lo que no sólo son precisas las necesarias actuaciones de promoción, sino que también resultan fundamentales las de creación y liberación de suelo al efecto de generar la correspon-

diente oferta, cuestión que, en el caso de Melilla, reviste especial singularidad ante la afectación del suelo a actividades específicas y su titularidad.

La oferta educativa y su equipamiento no revisten, en términos generales, problemas específicos, existiendo un equilibrio adecuado entre oferta y demanda dentro de los niveles de escolaridad obligatoria y en la enseñanza secundaria. Sin embargo, los problemas que se observan y la insuficiencia existente se derivan de la estructura de edades, y concretamente de la escasa escolaridad que se consigue en los niños de menor edad, esencialmente por cuestiones culturales y de origen de la población, ya que esta situación viene generada por la población residente de origen bereber, que, al mismo tiempo, presenta un elevadísimo nivel de analfabetismo en las edades adultas. Por tanto, se dan aquí problemas específicos cuyas raíces son esencialmente culturales, y que, sin embargo, sería preciso resolver en el marco de una integración a las líneas educativas existentes en todo el Estado español. Con todo, las mejoras de la infraestructura educativa deben proseguir con la creación de nuevas unidades y la dotación de nuevas técnicas de enseñanza, así como con las previsiones necesarias para satisfacer las futuras demandas próximas en enseñanza secundaria.

En cuanto a la dotación de infraestructura sanitaria, el desequilibrio existente se concentra en dos puntos. De una parte, la inadecuación a la demanda del actual Centro de Salud y, de otra, la situación en la que se prestan los servicios de urgencias. Por el contrario, la medicina ambulatoria alcanza un aceptable nivel, que se ve incluso mejorado en la

dotación y los servicios que se prestan en el Hospital Comarcal.

Igualmente, son precisas actuaciones intensivas en la red de saneamiento, fundamentalmente en todo lo que concierne al encauzamiento y desembocadura del río de Oro, su tratamiento de márgenes y la adecuación de la actual planta depuradora de aguas residuales.

## **3. Recursos básicos**

La actividad económica y la calidad de vida de una sociedad requieren de la existencia y abastecimiento de dos recursos esenciales: agua y energía; recursos que, por otra parte, aparecen como habituales en gran parte del territorio español, por lo que sus problemas específicos en una localización como Melilla pueden llamar la atención. Sin embargo, en la actualidad, el abastecimiento de agua potable depende casi en su totalidad de las aguas subterráneas, y se realiza a base de la explotación de diez pozos que dan lugar a un volumen de 15.500 metros cúbicos diarios. Este abastecimiento se complementa por la llegada de un escaso caudal que procede de Marruecos, mediante tubería, con una aportación de 10 litros por segundo; pero, en todo caso, resulta evidente que no existe un abastecimiento garantizado tanto para la población como para una oferta adecuada de localización de industrias ni de abastecimientos portuarios.

Ante esta situación, el abastecimiento de agua en la ciudad se reduce a tan sólo diez horas diarias, que en determinadas épocas se reduce aún más, lo que requiere de un sistema de abastecimiento, almacenamiento y distribución que satisfaga ade-

cuadramente la demanda. Con respecto al abastecimiento, las principales actuaciones se habrían de centrar en la construcción de una planta potabilizadora, o alternativamente captar nuevos pozos, o bien transbordar agua en buques tanque procedentes de otros puntos, principalmente peninsulares. En todo caso, cualquiera de estas actuaciones debe ir acompañada de la necesaria gestión del agua conseguida, para lo que resulta primordial poder disponer de los adecuados depósitos reguladores y de almacenamiento, lo que en estos momentos no se encuentra resuelto, ya que los tres depósitos existentes en la actualidad tan sólo tienen una capacidad de 21.000 metros cúbicos, si bien se encuentra en fase de construcción un cuarto depósito con una capacidad de 50.000 metros cúbicos, que elevará notablemente la capacidad de almacenamiento. Sin embargo, el problema principal, y el primer consumidor de agua de la ciudad, es la red de distribución, que no sólo presenta unas pérdidas evaluadas en el 20 por 100, sino que resulta inadecuada para las demandas actuales de la ciudad, cuestión a la que hay que unir la deficiente situación derivada de la antigüedad del actual parque de viviendas.

En definitiva, la situación del abastecimiento de agua es un problema que es preciso tratar de forma integral, puesto que actuaciones aisladas sólo darían lugar a pequeños logros, mientras que, por otra parte, en cuanto al abastecimiento propiamente dicho, cabe la posibilidad de llegar a acuerdos con la población fronteriza de Nador para la adquisición de este bien.

La producción y distribución de energía eléctrica se realiza a partir de una central térmica lo-

calizada en la zona centro de la ciudad, y próxima a la Delegación del Gobierno y al Club Marítimo. Esta ubicación genera problemas tanto de peligrosidad como de contaminación ambiental, en virtud de la propia actividad de la central y del almacenamiento de combustible (un millón de litros de fuel-oil) que en ella se realiza. Sin embargo, la producción de energía eléctrica ha quedado garantizada con la reciente instalación de un grupo móvil de 14.000 kw, si bien la dependencia en cuanto a los *inputs* necesarios sigue siendo total.

#### 4. Actividades económicas

Aunque ya se han ido poniendo de manifiesto aspectos concretos de las actividades económicas que se desarrollan o pueden desarrollarse en Melilla, es necesario contemplar ahora diversas necesidades que afectan, en mayor o menor medida, al conjunto. La falta de cualificación de mano de obra es una constante en todos los sectores que se une a la falta de una oferta de formación profesional reglada y no reglada acorde con las necesidades del mercado de trabajo. En este sentido, la iniciativa correspondería al Instituto Politécnico de Melilla, en el cual pueden montarse un importante número de cursos de capacitación profesional, fundamentalmente, y como ya hemos advertido con anterioridad, para satisfacer las demandas complementarias a las que se ofertan con menor coste en la vecina localidad de Nador. Es éste el caso de la formación en instalaciones eléctricas, frigoristas, fabricación de materiales de construcción, oficios relacionados con la construcción, etcétera.

Las actividades industriales y

de distribución y almacenamiento se verían mejoradas y potenciadas con su concentración en el nuevo polígono industrial, para lo cual es imprescindible contar con un adecuado programa de ayudas a las empresas. En este mismo sentido, la infraestructura energética, y en concreto la planta de almacenamiento y llenado de gases licuados del petróleo, presenta problemas de todo tipo, pero fundamentalmente los derivados de su ubicación, próxima a zonas habitadas, y que requiere que su abastecimiento se realice mediante camiones sistema procedentes del puerto, problemas que son, en cierto modo, similares a los que se generan con la central térmica antes mencionada. En su virtud, la mejora del abastecimiento energético doméstico e industrial pasaría por un traslado de ambas plantas a una ubicación más ventajosa y menos peligrosa, que al mismo tiempo provocaría una liberación de suelo bien situado y necesario.

En lo referente al turismo, la cuestión principal es la escasa infraestructura disponible, con aproximadamente 1.100 plazas hoteleras distribuidas en 29 establecimientos, lo que supone que la dinámica del sector sea muy escasa y limitada a cuestiones puntuales. Sin embargo, sus posibilidades son altas, siempre y cuando se incardinan dentro de un conjunto global de medidas de potenciación de la ciudad y del turismo en general. La liberación del suelo antes mencionado puede contribuir notablemente a este fin, junto con la mejora de la oferta complementaria, hoy día muy deficiente. Por ello, las actuaciones previstas, como las de construcción de un puerto deportivo, políticas de oferta de suelo hotelero y adecuación a la demanda, ampliación del pa-

seo marítimo, aportación de arena y acondicionamiento de las playas, y recuperación de recursos turístico-culturales, todas ellas en fase de próxima realización, pueden contribuir notablemente a mejorar la actividad económica de la ciudad.

El sector del comercio precisa de una urgente reordenación y reestructuración —lo que se pone de manifiesto en los indicadores que hemos manejado— que mitigue definitivamente el impacto de nuestro ingreso en la CE. En estos momentos, la actividad comercial, que era importante, ha dejado de serlo, y se deben buscar otras alternativas más atractivas, tanto para la demanda local como desde el punto de vista del atractivo turístico.

En definitiva, se hace precisa una intensa actuación en relación con el apoyo a las PYME, particularmente en aquellas empresas y sectores que contribuyan a propiciar el establecimiento de una base sólida para la economía de la ciudad, primando aquéllas que modifiquen su orientación hacia actividades más tecnificadas que vengán a complementar a todas las intensivas en mano de obra que ya se realizan en territorio marroquí, y contra las que es prácticamente imposible competir.

Todo lo dicho en las páginas anteriores conduce a una reflexión final, que no es otra que la consideración de que la economía de Melilla se encuentra en una fase crítica que requiere un impulso por parte de la iniciativa privada de modo que se establezca una nueva orientación en su actividad económica, dentro del marco de la integración comunitaria y de una futura liberalización del comercio mundial y comunitario. Por ello, no será posible avanzar en lo económico a

menos que se busquen alternativas competitivas, intensivas en capital y tecnológicamente adecuadas, abandonando progresivamente aquellas otras en las que se use la mano de obra de forma importante o en las que la dependencia de los recursos naturales sea muy elevada. Del mismo modo, es necesaria la especialización en el sector primario —fundamentalmente en la acuicultura— y en el sector terciario, conformándolo como un entramado de abastecimiento local al que es necesario interconectar con una oferta de servicios comerciales y a las empresas que satisfaga las demandas de las empresas modernas. Naturalmente, todo ello debe estar interconectado con una política pública de formación, equipamientos e inversiones que dote a la ciudad de Melilla de la necesaria plataforma para que sobre ella se realice la actividad económica necesaria y los equipamientos sociales que sus habitantes deben demandar.

## REFERENCIAS

- AYUNTAMIENTO DE MELILLA (1989), *Programa de desarrollo regional de Melilla 1989-1993*.
- BBV (Banco Bilbao Vizcaya) (1989), *Renta nacional de España y su distribución provincial*.
- INE (1991 a), *Censo de Población*.
- (1991 b), *Censo de locales y edificios*.
- JUNTA DEL PUERTO DE MELILLA (1991), *Memoria*.
- MINISTERIO DE ECONOMÍA (1993), *Plan de desarrollo regional de Melilla 1994-1999*, Subdirección General de Planificación Regional.