

A propósito del Informe de fiscalización del programa "Subvenciones y apoyo al transporte marítimo", ejercicio 2023, del Tribunal de Cuentas, y de la licitación de la "Gestión de servicios de la línea marítima de interés público Algeciras-Ceuta" publicada el 12 de agosto de 2025.

**Sí a la lucha contra el fraude,
NO a los obstáculos al ejercicio de derechos.**

Ceuta, 25 de agosto de 2025

*C/Alcalde Fructuoso Miñaja nº 1, 2ª pl.
51001 CEUTA
Tfno. 956516243
ccoo.ce@ceuta.ccoo.es*

Afiliada a la Confederación Europea de Sindicatos (C.E.S.) y a la Confederación Sindical Internacional (C.S.I.)

Recientemente hemos conocido el extenso y exhaustivo informe de fiscalización que ha emitido el Tribunal de Cuentas (TCu), respecto al programa 441N "subvenciones y apoyo al transporte marítimo", para el ejercicio económico 2023. Dicha fiscalización pretende fundamentalmente "*evaluar el sistema de control interno [...], verificar el cumplimiento de las disposiciones legales y reglamentarias [...] y examinar si la gestión del programa se adecúa a los principios de eficacia, eficiencia y economía*". Como vemos, entre los objetivos del mismo, como no podría ser de otra forma, no está el análisis de las consecuencias laborales, sociales, educativas, económicas, ... que tendría cualquier modificación normativa y reglamentaria que se pueda adoptar respecto a las bonificaciones al transporte marítimo.

En base a su análisis, el Tribunal realiza 9 recomendaciones, siendo, a juicio de CCOO Ceuta, de repercusión directa sobre la ciudad de Ceuta y su ciudadanía, la nº7, incluida en el apartado III.4 del informe: "*Gestión de subvenciones al transporte marítimo a residentes peninsulares y a familias numerosas*".

Dicha recomendación indica textualmente lo siguiente: "***Se recomienda al Gobierno la iniciativa en la elaboración de una nueva regulación de las subvenciones al transporte marítimo de residentes, mejorando la técnica legislativa que supone su inclusión en una antigua LPGE, de 2013, objeto de sucesivas modificaciones. Se sugiere que la nueva regulación sea más estricta con el concepto de residencia, para evitar la posibilidad de acceso a las bonificaciones a pasajeros empadronados que tienen su residencia habitual en territorio peninsular. Asimismo, se recomienda establecer límites a las bonificaciones, que pueden determinarse mediante varios criterios, aplicables por separado o combinadamente: un importe fijo según trayectos, a partir de una tarifa máxima bonificable, limitando el número de viajes bonificados, o en función de la renta del perceptor. En cualquier caso, parece necesario excluir las bonificaciones, o limitarlas a un importe máximo, a los billetes de transporte correspondientes a acomodaciones de categorías superiores o de lujo.***" [la negrita es nuestra].

Antes de exponer nuestra opinión respecto a esas recomendaciones entendemos que es necesario detallar algunas cifras para, en primer lugar, aproximarnos a la realidad socioeconómica ceutí:

- La renta por persona en Ceuta (Instituto Nacional de Estadística (INE), 2024) es de 13.403 €, por debajo de la cifra estatal, que se situó en 14.807 €, y muy alejada de las cifras de País Vasco (19.078 €) o la Comunidad de Madrid (17.275 €).
- En Ceuta el gasto medio por persona en transporte es de 1.352,03 euros (INE 2024), ligeramente inferior al del País Vasco (1.387,76 €), o Madrid (1.493,97 €), a pesar de tener una renta por persona muy inferior a la de ambas comunidades autónomas.

- La esperanza de vida en Ceuta es la más baja a nivel nacional, con 81,11 años, a más de 4 años de distancia de la que obtiene el mejor resultado, la Comunidad de Madrid, con 85,39 años (INE 2023).
- El porcentaje de población analfabeta de Ceuta es del 2,8% frente al 1,2% a nivel nacional (INE 2023). Por contra, el porcentaje de la población con educación superior se encontraba más de 10 puntos porcentuales por debajo de la media estatal, 20,8% frente al 33,4% estatal.
- La tasa de riesgo de pobreza en Ceuta (INE 2024) es del 34,6%, la segunda más alta a nivel estatal, siendo el porcentaje a nivel nacional del 19,7%.
- La tasa de paro de Ceuta es la segunda peor a nivel estatal (23,74%), sólo superada por Melilla (25,91%), estando muy alejada tanto de la media nacional (10,29%), como de la comunidad con el mejor dato, Cantabria, con el 7,10% (Encuesta de población activa, segundo trimestre de 2025).
- La tasa de riesgo de pobreza es del 34,6%, frente al 19,7% de la media nacional (INE, 2024).
- La tasa de natalidad en Ceuta (INE, 2023), fue la tercera más elevada a nivel estatal, con 8,22 nacimientos por cada 1000 habitantes.



Entremos ahora en el informe del TCu.

¿A qué cantidad asciende la subvención y quién asume el coste de la misma?

Según el informe del TCu, en 2023 el importe de las bonificaciones al transporte marítimo por residencia en la conexión "Ceuta-Península" ascendió a 18.472.267,63 € y a 3.138.776,55 € las bonificaciones por familia numerosa.

El crédito para las subvenciones, ya sea en el ámbito civil, militar o por familia numerosa, está soportado por los Presupuestos Generales del Estado, es decir es dinero generado con las aportaciones de la toda la ciudadanía y debemos ser rigurosos con el uso y destino del mismo.

¿Son cantidades excesivas?



Depende de con qué se compare. Así, según el Mº de Transportes el coste medio de construcción por kilómetro de la red de Alta Velocidad ferroviaria está en aproximadamente 17,7 millones de euros. En cuanto al coste de la red de carreteras, las cifras varían según las fuentes, pero para una autovía pueden estar entre los 5 y los 9 millones de euros. Y a esos costes hay que añadir los de mantenimiento y conservación. A modo de muestra, en marzo de 2024 el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible formalizó un contrato para la ejecución de diversas operaciones de conservación y explotación de 16 kilómetros de carreteras del Estado en Ceuta, dicho contrato tiene una duración de 3 años, con posibilidad de prórroga por otros dos más y una adicional de 9 meses, ascendiendo su presupuesto a 4,2 millones de euros (IVA incluido).

A la vista de estas cifras, no parece excesivo el importe de las bonificaciones, máxime si tenemos en cuenta que la vía marítima es la única "carretera" que une Ceuta con la Península, ya que el elevado coste, y la reducida capacidad de los helicópteros, hace que la vía aérea sea una alternativa real sólo para un porcentaje ínfimo de la población ceutí.

Un inciso, ¿Existen subvenciones al transporte en otras Comunidades Autónomas?

Si, por poner un ejemplo, en la Comunidad de Madrid existe un abono gratuito para mayores de 65 años y otro para menores entre 7 y 14 años. Ambos permiten el uso gratuito del transporte público en el ámbito de la Comunidad de Madrid para las personas beneficiarias.

¿Cuántos viajes anuales se han bonificado en la conexión marítima Ceuta-Península?

El informe señala que en 2023 el número medio de viajes anuales bonificados por residente empadronado fue de 10,68, habiéndose incrementado respecto a la cifra de 2019, cuando fue de 8,29. Sin embargo, esa media no da una idea clara de la distribución del número individual de viajes, que, tal y como muestra el informe, es muy heterogénea.

La cifra de pasajeros residentes con viajes bonificados ascendió en 2023 a 66.900. El informe realiza un desglose de ese dato, mostrando la gran disparidad existente, siendo los extremos los siguientes: En la parte baja están 2.877 pasajeros que realizaron sólo un viaje y 10.588 que hicieron sólo 2. En la parte alta encontramos "*4 pasajeros que realizaron más de 400 viajes al año*". En la parte media encontramos que 24.757 pasajeros realizaron entre 11 y 50 viajes bonificados.

¿Esas cifras de viajes son escasas o elevadas?



Pues nuevamente, depende. Según el INE, la población empadronada en Ceuta a 1 de enero de 2023 ascendía a 83.117 personas, lo que supone que el 16,2% de la población empadronada sólo realizó uno o dos viajes bonificados en el trayecto Ceuta-Algeciras o Algeciras-Ceuta. A esta cifra hay que añadir las 16.217 personas empadronadas en Ceuta que no habrían realizado ningún viaje, y que supone un 19,51%. Si sumamos ambas cifras comprobamos que en el año 2023 el 35,71% de la población empadronada en Ceuta habría realizado el trayecto Ceuta-Algeciras o Algeciras-Ceuta un máximo 2 veces. A juicio de CCOO Ceuta ese porcentaje es demasiado elevado y podría indicar que aún con la bonificación muchas familias optan por no viajar a la península o hacerlo sólo 1 vez al año.

En relación a los 4 pasajeros señalados en el informe, lo que se debería hacer es constatar que no se está realizando ninguna conducta fraudulenta respecto al empadronamiento y en caso de que así sea, sancionarla como corresponda.

Pero realizar un número elevado de viajes no debe conllevar indubitadamente la presunción de fraude. Volvemos a hacer un ejercicio de comparación: muchos estudiantes universitarios nacidos y residentes en Segovia se desplazan a la Universidad Autónoma de Madrid a cursar sus estudios; son alumnos y alumnas que van a Madrid y vuelven a Segovia todos los días de clase debido a que en su provincia de origen no pueden estudiar la carrera que les gusta o interesa y no quieren, o no pueden, pagarse un alquiler en Madrid. Una situación similar se da también en Ceuta, donde las posibilidades de elección de estudios de formación profesional o universitaria está muy restringida, por lo que la única salida es cursar dichos estudios en la península, con el consabido incremento de viajes y, en caso de alquilar, el elevado importe del mismo.

También tenemos déficit en el ámbito sanitario, donde ni el sector público, que debería ser el garante de la salud de la población ceutí, ni el privado, pueden dar respuesta a determinadas dolencias y patologías, bien sea por la falta de oferta de la cartera de servicios, bien por la falta o insuficiencia de profesionales en los servicios que sí están en la cartera, o bien por la inexistencia de los recursos técnicos y materiales necesarios, abocando al desplazamiento reiterado de la población para determinadas consultas o tratamientos.

La situación geográfica de Ceuta y su escasa población hacen que sea necesario captar fuera de nuestra ciudad profesionales cualificados en muchos sectores (construcción, sanidad, ingeniería, hostelería,...), profesionales que aunque residan en Ceuta pueden precisar viajar con asiduidad a sus lugares de origen.

No nos podemos olvidar de las personas que practican deportes federados, que tienen que competir de forma reiterada en la península durante toda la temporada. Esas personas, jóvenes en su mayoría, probablemente tengan que realizar 2 o 3 trayectos de ida y vuelta al mes Ceuta-Algeciras, Algeciras-Ceuta.

¿Qué normativa regula las subvenciones al transporte marítimo entre Ceuta y la península?



- El "Reglamento (UE) Nº 651/2014 de la Comisión, de 17 de junio de 2014, por el que se declaran determinadas categorías de ayudas compatibles con el mercado interior en aplicación de los artículos 107 y 108 del Tratado", que entre otras cosas define a Ceuta como región alejada y dedica su artículo 51 a establecer el marco de las ayudas al transporte a favor de las personas residentes en regiones alejadas.
- La Disposición Adicional décimo tercera de la "Ley 17/2012, de 27 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2013", que establece que "con vigencia indefinida tendrán derecho a obtener bonificaciones en las tarifas de los servicios regulares de transporte marítimo y aéreo de pasajeros, los ciudadanos [...], que acrediten su condición de residente en [...] las Ciudades de Ceuta y Melilla", y "el porcentaje de bonificación aplicable en los billetes de transporte marítimo, con vigencia indefinida, para los trayectos directos, ya sean de ida o de ida y vuelta, entre las [...] Ciudades de Ceuta y Melilla, respectivamente, y el resto del territorio nacional será del 75 por ciento de la tarifa del servicio regular de transporte [...]".
- El "Real Decreto 1316/2001, de 30 de noviembre, por el que se regula la bonificación en las tarifas de los servicios regulares de transporte aéreo y marítimo para los residentes en las Comunidades Autónomas de Canarias y las Illes Balears y en las Ciudades de Ceuta y Melilla", que regula en su Capítulo I aspectos generales como la consideración de residente y su acreditación, y en el capítulo III lo relativo específicamente al transporte marítimo.
- El "Real Decreto 1621/2005, de 30 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley 40/2003, de 18 de noviembre, de protección a las familias numerosas", que establece en su artículo 12 las bonificaciones al transporte marítimo, con "una reducción del 20 por ciento si están clasificadas en la categoría general y de un 50 por ciento, en la categoría especial [...]".
- La "Resolución 420/38041/2024, de 9 de febrero, por la que se publica el Convenio con Balearia Eurolíneas Marítimas, SA, sobre bonificación a cargo del estado de las tarifas comerciales de pasaje marítimo", publicada en el Boletín Oficial de Ministerio de Defensa el 20 de Febrero de 2024. Es un "Convenio entre el Ministerio de Defensa y la empresa de transporte marítimo Balearia Eurolíneas Marítimas, SA sobre bonificación a cargo del Estado de las tarifas comerciales de pasaje marítimo". En él se establece para el personal militar unas bonificaciones tarifarias adicionales en función de si se es militar residente o no, y si se tiene o no

familia numerosa. Además, incluye una bonificación del vehículo en un 50% sobre la tarifa.



¿Son inamovibles esos porcentajes de bonificación?

No, de hecho originalmente la Ley 17/2012 establecía una bonificación del 50% para la conexión entre Ceuta y la península, incrementándose dicho porcentaje con posterioridad.

¿Defendemos privilegios o derechos?

CCOO Ceuta defiende el interés general, los intereses económicos y sociales de las trabajadoras y trabajadores Ceutíes, así como el ejercicio de sus derechos, algunos de ellos consagrados en la constitución, como el derecho a no ser discriminados por nacimiento o circunstancias sociales, el derecho a la educación, el derecho a la circulación por el territorio nacional, el derecho a la protección de la salud o el derecho de acceso a la cultura, entre otros. Para poder permitir un ejercicio real y efectivo de los mismos las administraciones públicas deben arbitrar las medidas necesarias que posibiliten que dichos derechos no se queden en papel mojado.

En relación a la recomendación realizada por el Tribunal de Cuentas, ¿qué propone CCOO Ceuta?

En CCOO Ceuta consideramos que el desarrollo económico de la ciudad, la mejora de la cohesión territorial y la garantía del ejercicio efectivo de los derechos de su ciudadanía, requieren tanto cambios en las bonificaciones a aplicar y su porcentaje, como mejoras en la conexión de Ceuta con la península a nivel marítimo por su único "camino rural/carretera/autovía" (calificativo que corresponde en cada momento a las condiciones de navegación del Estrecho). Entendiendo que las situaciones fraudulentas o alegales individuales no deben suponer un empeoramiento o perjuicio general para toda la población ceutí, el fraude se debe perseguir y los derechos se deben respetar.

A continuación detallamos nuestras propuestas por apartados:

- El concepto de residencia:

- Antes de proceder a cualquier modificación que suponga pasar de la acreditación mediante el empadronamiento a cualquier otro modelo, es necesario realizar un análisis ponderado por parte de las partes implicadas, ya que además de afectar a distintos territorios, puede suponer una complejidad importante a nivel administrativo. Además, se deberían tener en cuenta

situaciones que, por distintas circunstancias (laborales, educativas, sanitarias, ...), conllevan vivir durante largo tiempo fuera del lugar de empadronamiento, o aquellas que suponen periodos de residencia menores a un año.



- La bonificación por residencia:

- Continuar con la ausencia de limitación al número total de viajes anuales bonificados.
- Mantener la bonificación del 75%, incrementando cuando proceda ese porcentaje en función de los criterios que se establezcan, hasta alcanzar, excepcionalmente, el 100%.
- Implementar una nueva bonificación al vehículo, con las condiciones y limitaciones que se acuerden, que permita la movilidad real de las familias ceutíes.
- No bonificar los billetes correspondientes a categorías superiores o de lujo, compartiendo lo recomendado por el TCu.

- La conexión peninsular:

- Mantener la línea de navegación Ceuta-Algeciras como de interés público.
- Fortalecer la conexión Ceuta-Algeciras/Algeciras-Ceuta, mejorando tanto lo relativo al viaje en sí mismo, como a las circunstancias y modo de acceso a las zonas portuarias para los residentes, especialmente cuando se realice en vehículo.
- Recuperar la conexión marítima Ceuta-Málaga/Málaga-Ceuta, beneficiando a la población ceutí de la mejora en infraestructuras de transporte que en los últimos años ha tenido la ciudad andaluza.
- Creación de una naviera pública. Creemos que es el momento de retomar los estudios y análisis que se hicieron al respecto hace una década, considerando imprescindible la colaboración de las tres administraciones implicadas (Ciudad Autónoma de Ceuta, Comunidad Autónoma de Andalucía y Gobierno de España) para arbitrar las medidas legislativas que posibiliten dicha actuación, garantizando la viabilidad social y económica de la misma, el cumplimiento de

la normativa sobre competencia y, sobre todo, la defensa del interés público y del interés general.

- La técnica legislativa para regular la subvención:

- Mejorar el anclaje legal de la regulación de la subvención del transporte marítimo a residentes, coincidiendo con la opinión expresada por el Tribunal de Cuentas.

Por otro lado, y puesto que el pasado 12 de agosto se publicó la licitación de la "Gestión de servicios de la línea marítima de interés público Algeciras-Ceuta", queremos señalar que:

- Consideramos acertada la decisión de alargar la duración del contrato respecto a la que se estableció en la licitación del año 2023 (pasa de 1 a 2 años, incrementando también el tiempo de prórroga de 1 a 2 años), aunque opinamos que la duración podría haber sido aún algo mayor, con un contrato de 3 años y una posible prórroga de 2, ya que la experiencia previa hace previsible esperar que haya un único licitador y que la baja ofertada a las tarifas máximas sea mínima. Recordamos que en 2023 el porcentaje de baja del adjudicatario, y único licitador, respecto a las tarifas máximas, fue del 0,01% (ver anexo I).
- En relación a las tarifas máximas (ver anexos II y III) del Pliego de Prescripciones Técnicas Particulares (PPTP):
 - Con carácter previo creemos necesario mencionar que el informe del TCu considera que la línea Ceuta-Algeciras, Algeciras-Ceuta, operada por 3 navieras, es una línea que parece rentable: *"se ha comprobado que las tarifas de las tres navieras son muy similares, alrededor de 30 euros, por lo que parece tratarse de una línea rentable, con suficiente competencia"*. Esta competencia y rentabilidad son factores importantes a la hora de valorar las tarifas máximas fijadas en la licitación.
 - En 2023 las tarifas máximas no incluían las tasas, en los pliegos de 2025 sí. Así se señala en el PPTP que *"los importes totales de los billetes una vez se hayan incluido todos los conceptos y las tasas, antes de aplicar cualquier descuento, no deben exceder de las tarifas máximas indicadas"*.

Es posible que esta inclusión de las tasas en esta nueva licitación guarde relación con el exceso de facturación por parte de la adjudicataria del

contrato 202117320033, de la línea Algeciras Ceuta, observado por el TCu en su informe, señalando, en relación al contrato existente con la naviera, que *"los billetes en los que se han observado excesos en la facturación (135) suponen el 64,3 % de la muestra [que era de 210] . Los excesos corresponden, excepto en 2 casos, a la aplicación de cargos de gestión en cada trayecto de ida por importe de 2,5 €, expresamente excluidos en el PPTP."* Habiendo procedido la Dirección General de Marina Mercante a tramitar expedientes de reintegro.

- En la anterior licitación se establecía una descuento del 50% para menores de 12 años y del 20% para mayores de 60 años, ahora se han fijado unas tarifas máximas que se corresponden con esos porcentaje de descuento respecto al precio del pasaje para personas entre 12 y 60 años, aunque no se hace mención al porcentaje de descuento.
- Ha desaparecido la tarifa máxima de ida y vuelta, que se fijó en el pliego de 2023 en 49,51 €.
- A pesar de que **están incluidas las tasas**, consideramos un error, un perjuicio para la población ceutí y un elevado coste para el estado, soportado mediante la subvención en los billetes a pasajeras y pasajeros, la importante subida porcentual de las tarifas máximas respecto a las establecidas en los pliegos de 2023:
 - El precio del billete para personas entre 12 y 60 años pasa de los 30,07 € a los 33,62 €, lo que supone un incremento del 11,81%.
 - Al desaparecer la tarifa de ida y vuelta en el pliego de 2025, en la práctica el incremento del importe máximo para ese billete se elevaría mucho más ($33,62 \text{ €} * 2 = 67,24 \text{ €}$), lo que supondría un aumento de 17,73€ respecto a 2023, que representa un 35,81% de subida.
 - Si restásemos los 2,5 € de cargos de gestión por trayecto referidos por el TCu, el porcentaje de incremento sería aún relevante, del 3,49% para el trayecto de ida y del 25,71% para el de ida y vuelta.
 - El precio del vehículo en régimen de pasaje, aunque también incluye las tasas, sufre los siguientes incrementos, en euros y porcentuales:

VEHICULO EN RÉGIMEN DE PASAJE	PLIEGOS 2023 (tasas no incluidas)	PLIEGOS 2025 (tasas incluidas)	DIFERENCIA	PORCENTAJE SUBIDA (%)
IDA CON ORIGEN CEUTA	26,65 €	38,24 €	11,59 €	43,49
IDA + VUELTA CON ORIGEN CEUTA	33,71 €	58,89 €	25,18 €	74,70

Es de destacar que, en el caso del vehículo, este incremento será asumido íntegramente por la ciudadanía ceutí.

- Continuando con el vehículo, también es muy reseñable que en el PPTP de 2025 sólo figure una tarifa máxima para el trayecto "IDA con origen ALGECIRAS", establecida en 77,93 €, pero que no se recoja una tarifa máxima para la IDA + VUELTA CON ORIGEN ALGECIRAS. En 2023 existía una tarifa "IDA" y otra "IDA + VUELTA", que se entiende que se aplicaba a este sentido de trayectos, ya que la de origen Ceuta estaba especificada (Ver anexos II y III). Entendiéndolo así, la subida en la tarifa máxima para los vehículos que realicen el viaje con origen en Algeciras es muy relevante:

VEHICULO EN RÉGIMEN DE PASAJE	PLIEGOS 2023 (tasas no incluidas)	PLIEGOS 2025 (tasas incluidas)	DIFERENCIA	PORCENTAJE SUBIDA (%)
PPTP 2023: "IDA". PPTP 2025: "IDA con origen ALGECIRAS".	66,34 €	77,93 €	11,60 €	17,48
PPTP 2023: "IDA + VUELTA" PPT 2025: multiplicamos el de ida por 2.	93,43 €	155,86 €	62,43 €	66,82

- Opinamos que se debería haber eliminado de los nuevos pliegos la excepción en la aplicación de las tarifas máximas establecidas en determinados periodos (verano, navidad, semana santa y otros de alta demanda) para aquellas personas que no sean residentes en Ceuta, ya que creemos que:

a) Perjudica al sector turístico de nuestra ciudad y al volumen y calidad del empleo vinculado al mismo, al elevar el coste del transporte para

los posibles veraneantes, convirtiendo a Ceuta en un destino comparativamente caro respecto a otros peninsulares.

12

b) Repercute negativamente en nuestra actividad portuaria: El Informe de 17 de agosto del Mº de Interior, con datos de 15 de julio a 17 de agosto de 2025, relativo a la "Operación Paso del Estrecho 2025", muestra un incremento respecto a 2024 en las cifras de pasajeros (2,4%) y vehículos (2,2%). A pesar de los buenos datos generales, las cifras totales en Ceuta no son tan positivas, creciendo sólo un 1,3% en pasajeros y bajando un 1,6% en vehículos, cifras que aún contrastan más si las comparamos con las de Tánger-Med, que crece un 3,4% en pasajeros y un 4,5% en vehículos. Parece lógico pensar que la liberalización del precio de los pasajes en verano reduce la competencia, tanto en la propia línea como respecto a otros puertos, a lo que habría que añadir otro factor determinante que no es el objeto de este análisis, los elevados tiempos de espera en la frontera.

c) Afecta directamente a cientos de nuestros familiares que por motivos laborales o educativos han tenido que empadronarse en otros municipios, resultándoles sumamente gravosos los desplazamientos a Ceuta en dichas épocas.

- En resumen, CCOO Ceuta considera que las tarifas máximas reflejadas en el PPTP de la licitación publicada el 12 de agosto de 2025 perjudican tanto a la ciudadanía ceutí como a las arcas públicas, que tendrán que asumir el previsible incremento en el importe a bonificar.

Finalmente, desde CCOO Ceuta mostramos a las distintas administraciones y organismos nuestra plena disposición para abordar con rigor y serenidad un asunto tan complejo y vital como este, procediendo a remitir este documento al Presidente de la Ciudad Autónoma de Ceuta, a la Delegada del Gobierno en Ceuta y a partidos políticos de nuestra ciudad.

CCOO Ceuta

defendiendo derechos, no privilegios.

C/Alcalde Fructuoso Miñja nº 1, 2ª pl.
51001 CEUTA
Tfno. 956516243
ccoo.ce@ceuta.ccoo.es

Afiliada a la Confederación Europea de Sindicatos (C.E.S.) y a la Confederación Sindical Internacional (C.S.I.)

ANEXO I. Captura de pantalla de las tarifas máximas del contrato formalizado en 2023 entre la Dirección de Marina Mercante y Balearia Eurolíneas Marítimas S.A..

13

Como se puede observar, como la bajada de la tarifa máxima de la oferta fue mínima respecto a la establecida en el PPTP (ver anexo II), el 0,01%, las tarifas máximas del contrato son prácticamente las mismas que las establecidas en el PPTP: exactamente iguales en 4 de las 6 casillas tarifarias y de sólo 1 céntimo menos en 2.

**MINISTERIO DE TRANSPORTES,
MOVILIDAD Y AGENDA URBANA**

SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES,
MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

SECRETARÍA GENERAL DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD

DIRECCIÓN GENERAL DE LA MARINA MERCANTE

SUBDIRECCIÓN GENERAL DE COORDINACIÓN Y
GESTIÓN ADMINISTRATIVA

ANEXO AL CONTRATO PARA LA "GESTION DE SERVICIOS DE LA LÍNEA MARÍTIMA DE INTERÉS PÚBLICO ALGECIRAS-CEUTA. Expediente 202317320016", CON LOS CRITERIOS OFERTADOS POR EL CONTRATISTA "BALEARIA EUROLÍNEAS MARÍTIMAS, S.A." EN SU OFERTA.

Primero. Las tarifas máximas del contrato quedan establecidas de la siguiente manera; teniendo en cuenta que en la propuesta de tarifas máximas ofertada por el contratista en su proposición se comprometía a aplicar una reducción del 0,01% a cada una de las tarifas máximas fijadas en el Pliego de Prescripciones Técnicas Particulares:

TARIFA MÁXIMA	PASAJERO	VEHÍCULO
IDA	30,07	66,34
IDA + VUELTA	49,51	93,42
IDA CON ORIGEN CEUTA		26,65
IDA + VUELTA CON ORIGEN CEUTA		33,71

Las tarifas máximas no incluyen la tasa específica portuaria sobre el pasaje o el vehículo en régimen de pasaje correspondiente.

ANEXO II. Captura de pantalla de la página del PPTP de 2023 en el que figuran las tarifas máximas de la licitación

14

FIRMADO

FIRMADO por : NUÑEZ VELASCO, ANA. A fecha: 16/03/2023 02:49 PM
SUBDIRECTORA GRAL SEGURIDAD CONTAMINACIÓN E INSPECCIÓN MARÍTIMA
Total folios: 22 (9 de 22) - Código Seguro de Verificación: MFOU0259862B13AAF0B5AED985B
Verificable en https://sede.mtma.gob.es



**MINISTERIO
DE TRANSPORTES, MOVILIDAD
Y AGENDAS URBANAS**

**SECRETARIA DE ESTADO DE
TRANSPORTE, MOVILIDAD Y
AGENDA URBANA**

**SECRETARIA GENERAL DE
TRANSPORTES Y MOVILIDAD**

**DIRECCIÓN GENERAL DE LA
MARINA MERCANTE**

(TARIFAS MÁXIMAS EXPRESADAS EN EUROS (TASAS APARTE))

TARIFA MÁXIMA	PASAJERO	VEHÍCULO
IDA	30,07	66,35
IDA + VUELTA	49,51	93,43
IDA CON ORIGEN CEUTA		26,65
IDA + VUELTA CON ORIGEN CEUTA		33,71

NOTAS:

1	Todos los billetes serán nominativos e incluirán el/los números del DNI o PASAPORTE, y MATRÍCULA, en su caso.
2	Las tarifas máximas no incluyen la tasa específica portuaria sobre el pasaje o el vehículo en régimen de pasaje correspondiente.
3	La compañía adjudicataria deberá poner a disposición de los usuarios un sistema de venta de billetes, sin limitación de cupo, tanto a través de internet como presencial, en el que los precios no deben exceder de las tarifas máximas indicadas, sin que se pueda imponer ningún recargo, salvo las tasas portuarias T-2 definidas en la Subsección 2ª, Tasa del pasaje, del Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, por conceptos como gastos de emisión, de tramitación, servicios de hostelería u otros que pudieran hacer que el precio final superase dichas tarifas.
4	Todos los billetes emitidos tendrán validez de un año
5	Las tarifas para vehículos con origen Ceuta no pueden ser sometidas a condiciones ni cuotas. Ni a plazo distinto al de la nota 4.
6	Los menores de 12 años tendrán derecho a un 50% de descuento
7	Los Jóvenes poseedores del Carné Joven (hasta 30 años) tendrán derecho a un 20% de descuento.
8	Los mayores de 60 años tendrán derecho a un 20% de descuento.

ANEXO III. Captura de pantalla de la página del PPTP de 2025 en el que figuran las tarifas máximas de la licitación

FIRMADO

Fecha: 06/08/2025 12:03 PM
CCION MARITIMA
cción: MFOU02511BE8A952FD94356D6C1. Verificable en https://sede.trans

TARIFAS MÁXIMAS PARA PASAJERAS/PASAJEROS

Menores de 12 años	16,81 €
Entre 12 y 60 años	33,62 €
Mayores de 60 años	26,90 €

TARIFAS MÁXIMAS PARA VEHÍCULOS EN RÉGIMEN DE PASAJE

TRAYECTO	TARIFA
IDA con origen ALGECIRAS	77,93 €
IDA con origen CEUTA	38,24 €
IDA + VUELTA con origen CEUTA *	56,89 €

(*) En los billetes de ida y vuelta se entenderá que el precio que se aplique corresponderá en un 50% al cupón de ida y un 50% al de vuelta.

C/Alcalde Fructuoso Miñja nº 1, 2ª pl.
51001 CEUTA
Tfno. 956516243
ccoo.ce@ceuta.ccoo.es

Afiliada a la Confederación Europea de Sindicatos (C.E.S.) y a la Confederación Sindical Internacional (C.S.I.)