

**MOCIÓN PARA QUE EL PLENO DEL AYUNTAMIENTO DE SEVILLA
RECLAME AL GOBIERNO CENTRAL LA SUPRESIÓN DEL PEAJE DE LA
AUTOPISTA AP-4**

El Grupo Municipal de Izquierda Unida Los Verdes Convocatoria por Andalucía, al amparo de lo establecido en el artículo 97.3 y 91.4 del Reglamento de Organización y Funcionamiento de las Entidades Locales, formula para su discusión y, en su caso, aprobación en el Pleno la siguiente PROPUESTA:

Exposición de Motivos

La AP-4, o Autopista del Sur, consta de un solo tramo de 93,82 kilómetros de longitud que enlaza Dos Hermanas, en la provincia de Sevilla, con Puerto Real en la de Cádiz.

La concesión administrativa para la construcción, conservación y explotación de esta vía rápida data de 1969 y la última modificación legal sobre la misma se produjo en 2001, por el RD número 1674.

Esta conexión soporta un peaje que ha experimentado fuertes subidas en los últimos años. Esos importantes incrementos (vinculados al IPC y al IVA) hacen que actualmente el trayecto resulte más caro para los usuarios que cuando existían dos peajes en esta carretera, cosa que no ocurre desde que está vigente un convenio recogido en el Real Decreto 609/2005 entre la Junta de Andalucía y la concesionaria Aumar, que permitió la liberalización del tramo Jerez Norte-Puerto Real.

De este modo, y desde enero del presente año, el precio para turismos se sitúa en 7,25 euros; mientras que el de los autobuses y camiones se eleva a 12,8 euros; y el de los grandes camiones asciende a 14,2 euros.

Paralelamente a las subidas de esta tasa, pero en orden inverso, desde 2007 el tránsito de vehículos en la autopista AP-4 no ha dejado de bajar y acumula una reducción del 21%. De hecho, a finales de 2012 el tráfico se encontraba al nivel de 2004, con 19.923 vehículos de IMD (Intensidad media diaria medida en vehículos/día).

La web de Ministerio de Fomento pone en evidencia la secuencia descendente: desde enero de 2007 hasta enero de 2013 la caída ha sido del 33,7%, computándose una disminución del 15,6% en el último año contabilizado.

Para el tráfico de vehículos pesados, la IMD también revela una pérdida de usuarios más que significativa. En enero de 2013 la intensidad era de 884 vehículos, siendo la merma anual registrada del 9,5%. Habría que remontarse a 1999 para encontrar una cifra menor. Y es que el alza de los precios desvía la práctica totalidad de estos vehículos pesados a la carretera nacional, de la que ya sabemos oficialmente que el Ministerio de Fomento no va a acometer el desdoble.

Esa circunstancia contrasta con el incremento espectacular del tráfico pesado generado en la provincia de Cádiz y en el Campo de Gibraltar. Casi medio millón de vehículos cargados de mercancía que en su camino hasta Madrid eluden el peaje de la AP-4 abandonando la autovía A-381 a la altura de Jerez y tomando la carretera nacional en su camino al interior del país.

De manera incomprensible, el acuerdo suscrito con la empresa adjudicataria del servicio se cerró sobre unas cifras excepcionalmente ventajosas para la misma, en la medida en que las anualidades se calcularon sin atender la intensidad de tráfico que la infraestructura debía soportar. Es decir, a pesar de que un descenso del paso de vehículos tan acusado como el descrito supone un menor gasto en mantenimiento, esto no se ha reflejado nunca en una reducción del coste del peaje de la autopista.

Así pues, el margen de beneficio para la empresa ha crecido exponencialmente, por lo que, por un lado, anticipar la resolución del contrato no ocasionaría quebranto en una inversión y explotación sobradamente amortizada.

De otro, el rescate de la concesión le supondría a la Administración central un desembolso inferior a la inversión necesaria para desdoblarse la carretera alternativa a la que ha renunciado pero a la que estaba comprometida.

Y lo que es más importante, la recuperación económica de las provincias afectadas (principalmente, Sevilla y Cádiz) también está relacionada con un descenso de los costes fijos que las empresas deben afrontar cuando deciden instalarse o permanecer en la zona de influencia de esta vía.

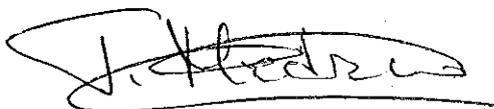
Por último, la capacidad de la A-4 (N-IV), vía convencional de dos carriles, se encuentra prácticamente agotada debido a las altas intensidades de tráfico que soporta. Y esto tiene una repercusión en la seguridad que también debe sopesarse a la hora de tomar una decisión sobre este importante asunto.

Por todo lo anterior, el Grupo Municipal de Izquierda Unida Los Verdes Convocatoria por Andalucía eleva al Pleno del Ayuntamiento de Sevilla la toma el siguiente

ACUERDO:

Prímero.- Reclamar al Gobierno central el rescate inminente de la concesión de la autopista AP-4 por parte del Ministerio de Fomento.

Sevilla, 17 de enero de 2014



Josefa Medrano Ortiz

Portavoz Adjunta Grupo Municipal IULV-CA