



CONCELLO DE VIGO
Secretaría de Goberno Local

D^a. PATRICIA RODRIGUEZ CALVIÑO, CONCELEIRA-SECRETARIA DA XUNTA DE GOBERNO LOCAL DO CONCELLO DE VIGO

C E R T I F I C O: Que a Xunta de Goberno Local, na sesión ordinaria do **19 de decembro de 2025**, adoptou o seguinte acordo:

12.- PROPOSTA DE APROBACIÓN DEFINITIVA DO PROXECTO DE ZONAS DE BAIIXAS EMISIÓN. EXPTE. 142482/210.

Sométese a aprobación o informe-proposta de data 16/12/2025, asinado polo enxeñeiro industrial e o xefe da Área de Seguridade e Mobilidade, e conformado pola concelleira da Área de Goberno de Orzamentos e Facenda, que di o seguinte:

ANTECEDENTES

Primeiro.- Dos acordos fundamento das alegacións.

1.1 O 05 de setembro de 2025 a Xunta de Goberno Local en sesión ordinaria adoptou acordo en que dispuxo

“Primeiro.- Aprobar o presente Proxecto de Zona de Baixas Emisións de Vigo que comprende dous documentos incorporados como

– Anexo I, titulado Proyecto de ZBE;

– Anexo II, titulado Sistema de Control de Accesos e Circulación.

Segundo.- Dispor a súa publicación na sede web do Concello de Vigo, nos termos e cos efectos previstos no art. 11 do Real Decreto 1052/2022.

Terceiro.- Dispor que pola Concellería da Área de Seguridade iniciáse, de forma simultánea á publicación do Proxecto, o trámite de consulta pública da futura ordenanza reguladora das zonas de baixas emisións, de conformidade co establecido no art. 33 da Lei 39/2015 do Procedemento Administrativo Común das Administracións Públicas.”

1.2 O 09 de setembro de 2025 o Concelleiro de Área de Seguridade ditou no expediente 142483 a seguinte

RESOLUCIÓN

1º.- Incoar expediente de aprobación do proxecto da ordenanza reguladora das zonas de baixas emisións.

2º.- Con carácter previo á elaboración do proxecto, acórdase a apertura dun período de consulta pública axustada ao disposto no art. 133 da Lei 39/2015 do Procedemento Administrativo Común.



Copia do documento - Concello de Vigo	Data impresión: 07/01/2026 12:17	Páxina 1 de 32
142482-210	CSV: A4A4DH-8B4ED5-4CB5B5-3SSJHV-X8C4WN-FD	
Pode validar e/ou obter copia electrónica do documento utilizando o código QR da esquerda ou o código de verificación na dirección http://www.vigo.org/csv		

Terceiro.- En consecuencia, remítese o presente anuncio ordenando a súa inmediata publicación no día da data, na sede web do Concello de Vigo, cos efectos previstos i) en canto á información pública do Proxecto de ZBE, no art. 11 do Real Decreto 1052/2022 polo que se regulan as zonas de baixas emisións, e art. 16 da Lei 27/2006 polo que se regulan os dereitos de acceso á información, de participación pública e de acceso á xustiza en materia de medio ambiente; e ii) en canto á consulta pública da futura ordenanza, conforme ao disposto no art. 133 da Lei 39/2015 do Procedemento Administrativo Común.

Cuarto.- A publicación realizarase no apartado dedicado ao Portal de Transparencia e Bo Goberno, na epígrafe “Normativa e información de relevancia xurídica”.

Segundo.- Datas de publicación do anuncio.

O anuncio coa publicación dos expresados acordos realizouse o día 10 na sede web do concello no apartado de transparencia dedicado aos proxectos de ordenanzas e regulamentos en tramitación.

Terceiro.- Das alegacións prematuras (principio pro actione).

3.1. Entre os días 08 de setembro e o 10 de setembro presentáronse e admitiron no Rexistro 4 alegacións.

3.2 O 08 de setembro de 2025 D. Francisco Alves Santiago con D.N.I. ***2781** presenta alegacións nas que en canto aquí importa manifiesta

*Por medio del presente escrito, comparezco en mi propio nombre y derecho como usuario/a afectado/a en sus intereses legítimos, ante la **IMPLANTACIÓN DE LA ZONA DE BAJAS EMISIONES EN ESTE MUNICIPIO, OPONIÉNDOME** al considerar que vulnera la **CONSTITUCIÓN ESPAÑOLA Y ORDENAMIENTO JURÍDICO**, directa e indirectamente, limitando la **LIBERTAD DE CIRCULACIÓN DE PERSONAS, BIENES Y MERCANCÍAS**; la **LIBRE CIRCULACIÓN DE LOS TRABAJADORES**; **DERECHO A LA PROPIEDAD PRIVADA, Y A SU USO Y DISFRUTE**; la **LIBERTAD Y LA IGUALDAD DE LOS ESPAÑOLES ANTE LA LEY**; el **DERECHO A PROTECCIÓN CONTRA TODA DISCRIMINACIÓN**. Así como el de la **VULNERACIÓN DEL PRINCIPIO DE LEGALIDAD, JERARQUÍA NORMATIVA, el de NO RETROACTIVIDAD DE LAS NORMAS, EL PRINCIPIO DE SEGURIDAD JURÍDICA Y EL PRINCIPIO DE LIBERTAD ECONÓMICA.***

En co expresado fundamento, solicita:

*“...se tengan por presentado el presente escrito en relación con la **TRAMITACIÓN E IMPLANTACIÓN DE ZONAS** DE BAJAS EMISIONES EN ESTE MUNICIPIO. **ASÍ COMO PERSONARME Y OPONERME en el Expediente Administrativo del Proyecto de Zonas de Bajas Emisiones**, dándome traslado de cuantas novedades puedan acontecer, y consecuentemente se me dé copia completa foliada de dicho Expediente, además de plazo para presentar alegaciones.*



Copia do documento - Concello de Vigo	Data impresión: 07/01/2026 12:17	Páxina 2 de 32
142482-210	CSV: A4A4DH-8B4ED5-4CB5B5-3SSJHV-X8C4WN-FD	
Pode validar e/ou obter copia electrónica do documento utilizando o código QR da esquerda ou o código de verificación na dirección http://www.vigo.org/csv		



CONCELLO DE VIGO
Secretaría de Goberno Local

Así mesmo, tamén se solicita que se me comunique as incidencias que en lo sucesivo se produzan, así como calquera outro proxecto similar que pueda producirse.

3.3 O 08 de setembro de 2025 D. Javier Rodríguez Domeque con D.N.I. ***0754** presenta a través do Rexistro Xeral alegacións nas que manifesta

Estoy totalmente en desacuerdo de la implantación de las zonas de bajas emisiones ZBE en Vigo porque es una medida discriminatoria hacia la gente con menor poder adquisitivo que no nos podemos permitir comprarnos un coche nuevo y menos uno de 30.000 euros. Además la gran mayoría de estos coches emiten más emisiones que la gran mayoría de los que tenemos los ciudadanos pues trampean la normativa poniendo motores eléctricos complementarios a coches con más de 200 CV. que emiten más polución que los actuales de menor potencia. También va en contra de lo establecido en las inspecciones de la ITV dado que ahí se miden, entre otras cosas, la expulsión de gases, si nos dan la pegatina es que estamos cumpliendo la normativa, porque ahora se nos quiere prohibir circular por ciertas zonas si cumplimos con la normativa vigente. Las pegatinas deberían darse en función de las emisiones reales de cada vehículo y no por año de matriculación. En caso de que esta medida no la paren los tribunales por discriminatoria, lo que se debería hacer una llamada gratuita a la ITV a todos los vehículos y asignar las pegatinas en función de los datos reales de contaminación de cada vehículo. También estamos pagando un impuesto de rodaje por el uso y desgaste de las carreteras que no vamos a poder utilizar. Y las motos porque están incluidas en la norma, si es un vehículo unipersonal con mucho menos peso y que emite muchísimas menos emisiones que un vehículo más grande. Además hace años hubo campañas promoviendo el uso de motocicletas para acceder al centro de las ciudades por ese mismo motivo, por considerar que era unipersonal y contaminaban menos. Qué sucede con todos los trabajadores del centro de Vigo que venimos en moto a trabajar, donde las vamos a dejar en Urzaiz. La medida es totalmente recaudatoria y lo demuestra el hecho de que si un vehículo sin pegatina ecológica circula por una zona ZBE será multado, pero si lo llevamos a un parking ya no es multado teniendo que hacer el mismo recorrido de entrada y salida a la zona ZBE.

3.4 O 08 de setembro de 2025 D. José María Blanco Lora con D.N.I. ***3329** presenta a través do Rexistro Xeral escrito de oposición por considerar a implantación das ZBE unha medida discriminatoria para as persoas con menor poder adquisitivo que non poden comprar un coche novo de 30.000 euros.

3.5 O 10 de setembro de 2025 D. José Manuel Villamarín Alfaya con D.N.I. ***0756** presenta idéntica alegación e pretensión que á de D. Francisco Alves Santiago (apartado 3.3) que se ten por reproducida.

Cuarto.- Das alegacións presentadas dentro do prazo.

4.1 O 15 de setembro de 2025 D. Alberto Lago González con D.N.I. ***3995** presenta idéntica alegación e pretensión que á de D. Francisco Alves Santiago (apartado 3.3) que se ten por reproducida.



Copia do documento - Concello de Vigo	Data impresión: 07/01/2026 12:17	Páxina 3 de 32
142482-210	CSV: A4A4DH-8B4ED5-4CB5B5-3SSJHV-X8C4WN-FD	
Pode validar e/ou obter copia electrónica do documento utilizando o código QR da esquerda ou o código de verificación na dirección http://www.vigo.org/csv		

4.2 O 16 de setembro de 2025 D^a. Olalla Domínguez Álvarez con D.N.I. ***4186** presenta idéntica alegación e pretensión que á de D. Francisco Alves Santiago (apartado 3.3) que se ten por reproducida.

4.3 O 16 de setembro de 2025 D^a. María José Álvarez Rodríguez con D.N.I. ****91899** presenta idéntica alegación e pretensión que á de D. Francisco Alves Santiago (apartado 3.3) que se ten por reproducida.

4.4 O 17 de setembro de 2025 D. Luis Orozco Nueda presenta alegacións nas que manifesta que vive en rúa comprendida nas ZBE, que o seu vehículo carece de etiqueta ambiental, é pensionista e carece de recursos para comprar vehículo novo, expresando a confianza en que na súa regulación téñase en conta estas circunstancias.

4.5 O 18 de setembro de 2025 D. Roi Loureiro Álvarez con D.N.I. ***4106** presenta alegacións nas que manifesta

En el marco de la normativa europea no se establece la obligatoriedad de implementar zonas de restricciones en los núcleos urbanos, como que así se argumenta para la implementación de la misma. De lo que si se habla es de la descarbonización de los medios de transporte y ofrecer alternativas de transporte sostenibles antes de implementar medidas coercitivas como pueden ser la de ZBE. Antes de implementar las medidas de la ZBE debieran de ofrecerse alternativas coherentes para luchar contra el cambio climático. El transporte urbano con Vitrasa en Vigo es realmente deficiente, en los barrios periféricos la espera puede superar los 30 minutos, por no hablar de las continuas huelgas y problemas sin cesar. Antaño, en nuestra querida ciudad había tranvía y este es uno de los medios de transporte urbano más ecológicos que existen. Otra opción sería el trolebus, con catenaria. Los autobuses urbanos con batería como se están planteando en la actualidad, son de todo menos sostenibles a largo plazo. Por último, pero no por ello menos importante, estarían las bicis municipales electricas. Nuestra ciudad olívica es la única de las grandes urbes españolas que carece de este servicio. Deben ser municipales, en superficie (aceras, parques, plazas de aparcamiento, etc.) y disponer de un abono anual realmente económico para que sea atractivo para el ciudadano corriente. He hablado con la asociación "Mobi-liza" en A Coruña, que estarían encantados de guiarles en los pasos a seguir en caso de querer o necesitar ayuda para orientar el proyecto en Vigo. Su contacto es amobiliza@gmail.com No sigan el ejemplo del resto de España, en el que únicamente importa el afán recaudatorio y se olvidan por completo del verdadero ámbito de estas directivas. Ruego que antes de implementar las ZBE en nuestra ciudad, implementen alguna alternativa sostenible para poder desplazarnos, como así lo indican las distintas directivas europeas.

4.6 O 18 de setembro de 2025 D. Alberto Moldes González con D.N.I. ***9174** presenta en oficina de Correos escrito con idéntica alegación e pretensión que á de D. Francisco Alves Santiago (apartado 3.3) que se ten por reproducida.

4.7 O 19 de setembro de 2025 D^a. Purificación Pérez Sotelino con D.N.I. ***5118** presenta por Rexistro Xeral alegacións nas que manifesta que dispón dun vehículo sen etiqueta



Copia do documento - Concello de Vigo	Data impresión: 07/01/2026 12:17	Páxina 4 de 32
142482-210	CSV: A4A4DH-8B4ED5-4CB5B5-3SSJHV-X8C4WN-FD	
Pode validar e/ou obter copia electrónica do documento utilizando o código QR da esquerda ou o código de verificación na dirección http://www.vigo.org/csv		



CONCELLO DE VIGO
Secretaría de Goberno Local

ambiental, non pode afrontar neste momento o cambio de vehículo e precisa circular con el polas rúas Martínez Garrido, Jenaro de la Fuente, Sanjurjo Badía e Pino.

4.8 O 25 de setembro de 2025 D. Manuel García Cortizo con D.N.I. ***4982** presenta alegacións nas que manifesta que é veciño do barrio de Bouzas, que é titular dun vehículo que carece de etiqueta ambiental o cal necesita para satisfacer as súas necesidades propias de mobilidade (acceso ao domicilio, ao traballo, ás prazas de estacionamento para persoas con discapacidade), que non obstante a clasificación ambiental legal, o vehículo está en bo estado en canto ás emisións, e termina interesando o establecemento dunha autorización/excepción ou moratoria individual no seu caso en aplicación do principio de proporcionalidade e non discriminación.

4.9 Con efectos de 01 de outubro de 2025 D. Fermín Vidal Rosendo con D.N.I. ***8776** e outros 27 interesados (art. 7 da Lei 39/2015) presentan escrito con idéntica alegación e pretensión que á de D. Francisco Alves Santiago (apartado 3.3) que se ten por reproducida.

4.10 O 02 de outubro de 2025 D. Álvaro José Díaz-Mella López, con D.N.I. ***4634**, actuando no seu propio nome e tamén en representación do partido político VOX en calidade de presidente provincial en Pontevedra, presenta alegacións de oposición ao proxecto, e censura o suposto incumprimento da simultaneidade da información pública do proxecto e a consulta pública da futura ordenanza reguladora das ZBE.

Nas alegacións de 02 de outubro solicita que se deixen sen efecto as presentadas o día anterior (doc. 250269064)

4.10.1 O motivo primeiro de oposición á aprobación do proxecto e pola falta de integración das ZBE no Plan de Mobilidade Urbana Sostible, con invocación do establecido nos arts. 14.3 da Lei 7/2021 e o art. 2.2 do R.D. 1052/2022, determinante dun suposto de nulidade absoluta do art. 47.1 e) da Lei 39/2015 do Procedemento Administrativo Común.

4.10.2 O motivo segundo de oposición radica na falta de regulación precisa e completa dos requisitos establecidos no R.D. 1052/2022. No motivo se bota en falta a regulación das excepcións, bonificacións e axudas para colectivos vulnerables.

4.10.3 O motivo terceiro radica na vulneración do principio de proporcionalidade. Considérase aquí que o proxecto aprobado impón restricións severas á mobilidade sen analizar suficientemente medidas menos lesivas nin mecanismos efectivos de compensación para os colectivos máis afectados, non obstante o carácter gradual da implantación das ZBE.

4.10.4 O motivo cuarto é a vulneración do principio de non discriminación. Centrado o interese do motivo na regulación da ZBE do Calvario en razón da menor renda dispoñible declarada dos cidadáns que acceden ordinariamente a ese ámbito, atribúese ao proxecto desdén polas persoas de rentas baixas por non resultar incompatible coas súas necesidades específicas de mobilidade, supostamente cubertas de modo suficiente co transporte público existente e os aparcamentos da periferia.



Copia do documento - Concello de Vigo	Data impresión: 07/01/2026 12:17	Páxina 5 de 32
142482-210	CSV: A4A4DH-8B4ED5-4CB5B5-3SSJHV-X8C4WN-FD	
Pode validar e/ou obter copia electrónica do documento utilizando o código QR da esquerda ou o código de verificación na dirección http://www.vigo.org/csv		

4.10.5 O motivo quinto radica na falta de xustificación técnica e social das medidas adoptadas. No desenvolvemento do motivo se bota en falta un estudo detallado de impacto diferencial sobre os distintos colectivos, e concreción das medidas de seguimento para evitar os potenciais efectos discriminatorios.

4.10.6 O motivo sexto incide na falta de concreción de medidas efectivas de mitigación para colectivos vulnerables: axudas específicas para a renovación de vehículos; bonificacións fiscais para colectivos vulnerables, excepcións temporais con criterios socioeconómicos claros, mecanismos de seguimento do impacto social con indicadores específicos. Todo isto a partir do recoñemento expreso no proxecto do alcance económico que para moitas das familias importará a implantación das ZBE.

4.10.7 O motivo sétimo radica na falta de necesidade do establecemento das ZBE e o seu carácter permanente. Partindo da boa calidade do aire constatado no proxecto como punto de partida da implantación das ZBE (cumprimento actual do RD 102/2011 e próximo da Directiva (UE) 2024/2881), si ben distante respecto dos obxectivos a longo prazo da Organización Mundial da Saúde, considérase non xustificada o seu establecemento permanente.

4.10.8 O motivo oitavo insiste na desproporción do impacto socioeconómico e a falta de medidas compensatorias, en perspectiva do estado actual do parque móbil censado, a súa antigüidade, de modo que os obxectivos fixados para 2028 e 2031 “implicaría excluír da mobilidade urbana á casi totalidade da poboación”.

4.10.9 O último motivo radica na inexistencia de consulta pública simultánea da futura ordenanza reguladora das ZBE. O argumento radica en que na sede web do Concello no apartado “Proxectos de Ordenanzas e Regulamentos locais” consta a mensaxe “Actualmente non hai trámites abertos na fase de consulta pública previa”.

4.10.11 En base aos expresados motivos, termina solicitando a suspensión da tramitación do proxecto de ZBE, e alternativamente, a modificación do su texto con incorporación de medidas menos restrictivas.

4.11 O 03 de outubro de 2025 D^a. María Luisa Novas Cortizo con D.N.I. ***6479** presenta escrito en que manifesta que é titular dun vehículo sin etiqueta medioambiental, do que depende a súa mobilidade afectada por declaración de incapacidade, interesando o outorgamento de autorización especial para circular polas ZBE ou, no seu defecto, a revisión do proxecto.

4.12 O 06 de outubro de 2025 a Asociación Empresarial de Transportes de Mercancías por Carretera de Galicia con NIF ****2605* presenta alegacións calificadas de complementarias das presentadas polo “cluster da función loxística de Galicia”, nas que considerando que as ZBE implicarán restricións de acceso prexudiciais para o comercio, a hostalaría, as persoas traballadoras do sector do transporte e a sociedade viguesa no se conxunto, propón adicionalmente as medidas previstas no proxecto i) un piloto de plataforma loxística eléctrica de última milla urbano (e microhub), ii) partindo da consciencia do coste inicial das



Copia do documento - Concello de Vigo	Data impresión: 07/01/2026 12:17	Páxina 6 de 32
142482-210	CSV: A4A4DH-8B4ED5-4CB5B5-3SSJHV-X8C4WN-FD	
Pode validar e/ou obter copia electrónica do documento utilizando o código QR da esquerda ou o código de verificación na dirección http://www.vigo.org/csv		



CONCELLO DE VIGO
Secretaría de Goberno Local

plataformas de última milla, alternativamente propónse que polo Concello ofrezca apoio ás pequenas empresas do sector para a consecución de liñas de financiamento xa existentes (fondos UE, MOVES, etc.) complementadas cunha infraestrutura de recarga rápida de vehículo eléctrico, e iii) constitución dunha mesa permanente de coordinación e seguimento da distribución urbana de mercadorías.

4.13 O 6 de outubro de 2025 D. José A. Lumbreras Varela con D.N.I. ***1104** presenta escrito de alegacións no que manifesta acompañado da documentación que estima pertinente para a súa pretensión, que é titular dun vehículo sen etiqueta ambiental que emprega como medio de transporte de bens da súa titularidade desde e cara a un local sito nunha das rúas pertencentes as ZBE. Interesa unha autorización de acceso.

4.15 O 09 de outubro de 2025 D^a Lolimar Pereira Fidalgo con D.N.I. ***2591** presenta escrito de alegacións no que manifesta que é titular dun vehículo con etiqueta ambiental restritiva do acceso as ZBE que emprega diariamente para atender as súas necesidades de mobilidade ordinarias (traballo, asistencia sanitaria, etc.). Considera que as ZBE vulneran gravemente o seu directo á mobilidade, o acceso a súa vivenda, centro de traballo.

4.16 O 10 de outubro de 2025 a ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE CODIFICACIÓN COMERCIAL con NIF *****5798* presenta escrito de alegacións nas que manifesta que o proxecto carece dun estudo detallado da distribución urbana de mercadorías (DUM) comprensivo dos fluxos loxísticos, estado actual da infraestrutura, grao de eficiencia, coordinación dos instrumentos xerais de planificación e regulación. Interesa que a futura ordenanza das ZBE contemplan a exención da súa aplicación a todos os vehículos dedicados á carga e descarga de mercadorías no horario de actividade previsto na ordenanza específica de carga e descarga.

4.17 O 10 de outubro de 2025 D. Fernando López Nuñez con D.N.I. ***8793** actuando en representación da ASOCIACIÓN AUTÓNOMA DE EMPRESARIOS DE TALLERES DE REPARACIÓN DE VEHÍCULOS DE PONTEVEDRA con N.I.F. ****1472* presenta alegacións interesando que a futura ordenanza reguladora das ZBE acolla expresamente entre as excepcións de carácter temporal o acceso aos talleres de reparacións segundo a súa clasificación establecida no R.D. 1457/1986 e no Decreto 70/2011 de Galicia, considerando adicionalmente que entre as excepcións definitivas constarán os vehículos dos traballadores autónomos e empresarios. Solicita aclaración sobre a forma de tramitación das excepcións citando como posibilidade a tramitación web de outros concellos. Considera que as ZBE poden afectar á economía do sector (incertidume sobre o acceso dos usuarios aos talleres, cargas administrativas de xestión dos permisos), interesando a adopción de medidas correctoras.

4.18 O 10 de outubro de 2025 a ASOCIACIÓN CLÚSTER DA FUNCIÓN LOXÍSTICA DE GALICIA con N.I.F. ****9459* presenta alegacións que con raíz en postura favorable á implantación das ZBE, non obstante oponerse nos particulares relativos i) ao horario de carga e descarga, por entender que o horario do Casco Vello exténdese ás demais ZBE, ii) á limitación das masas máximas autorizadas dos vehículos eléctricos a 10 t (norma xeral), propoñendo o incremento ás 16 t por razóns de estrutura dos mesmos, iii) a ineficiencia na concesión de autorizacións de circulación extraordinarias para vehículos con MMA superior a 10 t.



Copia do documento - Concello de Vigo	Data impresión: 07/01/2026 12:17	Páxina 7 de 32
142482-210	CSV: A4A4DH-8B4ED5-4CB5B5-3SSJHV-X8C4WN-FD	
Pode validar e/ou obter copia electrónica do documento utilizando o código QR da esquerda ou o código de verificación na dirección http://www.vigo.org/csv		

Remata interesando a creación dunha mesa de coordinación da distribución urbana sostible de mercadorías.

Estas alegacións únense ás presentadas por D^a María Elisa Otero con D.N.I. ****4467** en representación da Asociación Profesional Empresarial de Transporte de Mercancías por Carretera de Galicia (APETAMCOR) na que propón que o proxecto contemple un piloto de microhubs urbanos (minicentro logístico) con propósito de optimizar a distribución de mercadorías de última milla, apoio económico e fiscal á distribución urbana de mercadorías, e a constitución dunha mesa permanente de coordinación e seguimento da distribución urbana de mercadorías.

4.19 O 19 de outubro de 2025 D. Miguel A. Prol Rodríguez con D.N.I. ***7871** presenta alegacións nas que manifesta a oposición ao proxecto por considerar que vulnera os arts. 10, 11, 13 do RD 1052/2022, e o art. 14 da Constitución. Discute a incidencia ambiental dos vehículos con etiqueta ambiental ECO e O en relación cos vehículos de combustión. Bota en falta axudas municipais para a adquisición de vehículos enerxéticamente eficientes. Considera que debe potenciarse o transporte público (velocidade e frecuencia). Sostén que non se cumpriu o trámite de consulta pública da futura ordenanza das ZBE. Remata interesando un novo prazo de 30 días de información pública do proxecto, ou a incorporación das alegacións ao seu texto.

4.20 O 19 de outubro de 2025 D. José Antonio Pereira Barreiro con D.N.I. ***3538** presenta alegacións de mera reprodución das presentadas por D. Miguel A. Prol Rodríguez, que se teñen por reproducidas.

4.21 O 20 de outubro de 2025 D. Alberto Lago González con D.N.I. ***3995** presenta alegacións de mera reprodución das presentadas por D. Miguel A. Prol Rodríguez, que se teñen por reproducidas.

4.22 O 20 de outubro de 2025 D. Manuel J. Rodríguez Alfonsín con D.N.I. ***7350** presenta alegacións de mera reprodución das presentadas por D. Miguel A. Prol Rodríguez, que se teñen por reproducidas.

4.23 O 20 de outubro de 2025 D. José L. Cebrián Domínguez con D.N.I. ***7437** presenta alegacións de mera reprodución das presentadas por D. Miguel A. Prol Rodríguez, que se teñen por reproducidas.

4.24 O 20 de outubro de 2025 D^a María del Carmen Nogueira Alonso con D.N.I. ***5835** presenta alegacións de mera reprodución das presentadas por D. Miguel A. Prol Rodríguez, que se teñen por reproducidas.

4.25 O 20 de outubro de 2025 D^a Isabel Martínez Dámaso con D.N.I. ***9969** presenta alegacións nas que considera que na tramitación do expediente i) vulnérase o art. 133 da Lei 39/2015, ii) vulnérase tamén os arts. 11 e 12 do R.D. 1052/2022, iii) a aprobación da futura ordenanza das ZBE e innecesaria e inoportuna (basta cun plan de mobilidade urbana sostible). Remata interesando un novo prazo de 30 días para a consulta pública, e subsidiariamente a incorporación ao texto da ordenanza das alegacións.



Copia do documento - Concello de Vigo	Data impresión: 07/01/2026 12:17	Páxina 8 de 32
142482-210	CSV: A4A4DH-8B4ED5-4CB5B5-3SSJHV-X8C4WN-FD	
Pode validar e/ou obter copia electrónica do documento utilizando o código QR da esquerda ou o código de verificación na dirección http://www.vigo.org/csv		



CONCELLO DE VIGO
Secretaría de Goberno Local

4.26 O 21 de outubro de 2025 D^a Isabel Castro Delgado con D.N.I. ***9897** presenta alegacións de mera reprodución das presentadas por D. Miguel A. Prol Rogríguez, que se teñen por reproducidas.

4.27 O 21 de outubro de 2025 D^a Margarita Ferreira López con D.N.I. ***8894** presenta alegacións de mera reprodución das presentadas por D^a Isabel Castro Delgado, que se teñen por reproducidas.

4.28 O 22 de outubro de 2025 D^a Marta García Rey con D.N.I. ***7375** presenta alegacións de mera reprodución das presentadas por D. Miguel A. Prol Rogríguez, que se teñen por reproducidas.

4.29 O 22 de outubro de 2025 D^a Avelino Tomé Alonso con D.N.I. ***9689** presenta alegacións de mera reprodución das presentadas por D^a Isabel Castro Delgado, que se teñen por reproducidas.

4.30 O 22 de outubro de 2025 D. Juan Ferreiro Fernández con D.N.I. ***9788** presenta alegacións de mera reprodución das presentadas por D. Miguel A. Prol Rogríguez, que se teñen por reproducidas.

4.31 O 21 de outubro de 2025 D. Antonio J. Martín Hernández con D.N.I. ***0565** e outra presentan alegacións de mera reprodución das aportacións presentadas por D^a Isabel Martínez Dámaso, que se teñen por reproducidas.

4.32 O 21 de outubro de 2025 D. Juan C. Martín Marcos con D.N.I. ***1942** presenta alegacións de mera reprodución das aportacións presentadas por D^a Isabel Martínez Dámaso, que se teñen por reproducidas.

4.33 O 22 de outubro de 2025 D^a. Leonor K. Ochsner Abal con D.N.I. ***9094** presenta alegacións que son mera reprodución das presentadas por D. Miguel A. Prol Rogríguez, que se teñen por reproducidas.

4.33 O 22 de outubro de 2025 Montserrat Chierrón Sánchez con D.N.I. ***2894** presenta alegacións que son mera reprodución das alegacións presentadas por D. Miguel A. Prol Rogríguez, que se teñen por reproducidas.

Quinto.- Recurso de reposición.

O 05 de outubro de 2025 D. Xabier Pérez Igrexas con D.N.I. ***8518** en calidade de portavoz do Grupo Municipal do Bloque Nacionalista Galego (BNG) presenta recurso de reposición contra a aprobación inicial do proxecto.

O contido do escrito así calificado invoca diversos motivos de oposición consistentes en i) defectos de tramitación por ausencia de informe xurídico municipal e falta de participación



Copia do documento - Concello de Vigo	Data impresión: 07/01/2026 12:17	Páxina 9 de 32
142482-210	CSV: A4A4DH-8B4ED5-4CB5B5-3SSJHV-X8C4WN-FD	
Pode validar e/ou obter copia electrónica do documento utilizando o código QR da esquerda ou o código de verificación na dirección http://www.vigo.org/csv		

efectiva, ii) vulneración dos principios xerais de boa regulación normativa resultando un modelo inxusto e ineficaz, e iii) existencia dunha alternativa máis adecuada.

FUNDAMENTOS DE DEREITO

Primeiro.- Das alegacións prematuras.

En aplicación do principio *pro actione*, concreción do deber de facer prevalecer os dereitos substantivos (aquí, a participación pública en materia de medio ambiente) sobre as cuestións formais (aquí, a observancia do prazo descoñecido por defecto, esencialmente subsanable polo mero transcurso do tempo pendente para a apertura daquel, arg. ex. art. 31.2 da Lei 39/2015 do Procedemento Administrativo Común das AAPP), propónse a admisión, consideración e resolución das alegacións prematuras.

Segundo.- Do recurso de reposición presentado.

O escrito de oposición presentado polo Grupo Municipal do BNG non pode ser acollido como recurso de reposición, atendendo ó recto sentido do trámite de información pública regulado no art. 11 do R.D. 1052/2022 en relación co art. 16 da Lei 27/2006.

Non obstante, e novamente conforme ao principio *pro actione*, propónse a admisión, consideración e resolución dos motivos de oposición como alegacións, en canto o seu contido forma parte do ámbito da participación pública legalmente garantido (STC 173/2004).

Terceiro.- Do obxecto da participación pública (art. 11 RD 1052/2022; arts. 16 a 18 da Lei 27/2006).

A información pública do proxecto ten por obxecto o deber de proporcionar información pública pertinente e intelixible con capacidade para poder expresar observacións e opinións con plena virtualidade para a toma das decisións que correspondan, e o correlativo deber de ter en consideración o resultado desa participación motivando e informando da súa incidencia na aprobación definitiva do proxecto.

Cuarto.- Do tratamento sistemático das alegacións presentadas.

Por razón da súa incidencia cara á aprobación definitiva, comezase pola consideación das alegacións de motivos de nulidade/anulabilidade.

Quinto.- Da condición de interesado.

No trámite de información pública aberto o 10 de setembro de 2025 a condición de interesado é a que resulta da aplicación do art. 2 e concordantes da Lei 27/2006



Copia do documento - Concello de Vigo	Data impresión: 07/01/2026 12:17	Páxina 10 de 32
142482-210	CSV: A4A4DH-8B4ED5-4CB5B5-3SSJHV-X8C4WN-FD	
Pode validar e/ou obter copia electrónica do documento utilizando o código QR da esquerda ou o código de verificación na dirección http://www.vigo.org/csv		



CONCELLO DE VIGO
Secretaría de Goberno Local

Sexto.- Das causas de nulidade.

1.- D. Francisco Alves Santiago con D.N.I. ***2781** alega que a implantación das ZBE é contraria a diversos preceptos da Constitución española.

1.1 As disposición xerais dos concellos non admiten máis que unha inconstitucionalidade indirecta, por infracción directa das normas legais e regulamentarias atributivas de competencias, propias ou por delegación.

O proxecto das ZBE cumpre o mandato establecido na Lei 7/2021 e no R.D. 1052/2022, con respecto á autonomía local.

1.2 Para rexeitar o motivo basta con advertir o sentido escuro derivado da mera mención das supostas infraccións, desprovistas de argumentación xurídica algunha.

1.3 Por idéntico motivo, en canto mera reprodución da alegación presentada por D. Francisco Alves Santiago, procede desestimar as presentadas por D. José Manuel Villamarín Alfaya con D.N.I. ***0756**, D. Alberto Lago González con D.N.I. ***3995**, D^a. Olalla Domínguez Álvarez con D.N.I. ***4186**, D^a. María José Álvarez Rodríguez con D.N.I. ***91899**, D. Alberto Moldes González con D.N.I. ***9174**, e por D. Fermín Vidal Rosendo con D.N.I. ***8776** e outros 27 interesados.

2.- D. Álvaro José Díaz-Mella López, con D.N.I. ***4634**, actuando no seu propio nome e tamén en representación do partido político VOX alega diversos motivos de nulidade.

2.1 O motivo primeiro, pola falta de integración das ZBE no Plan de Mobilidade Urbana Sostible (PMUS) con invocación do establecido nos arts. 14.3 da Lei 7/2021 e o art. 2.2 do R.D. 1052/2022, determinante dun suposto de nulidade absoluta do art. 47.1 e) da Lei 39/2015 do Procedemento Administrativo Común.

2.1.1 Dispón o art. 14.3 a) da Lei 7/2021

“Los municipios de más de 50.000 habitantes y los territorios insulares adoptarán antes de 2023 planes de movilidad urbana sostenible que introduzcan medidas de mitigación que permitan reducir las emisiones derivadas de la movilidad incluyendo, al menos:

a)El establecimiento de zonas de bajas emisiones antes de 2023.

Este mandato legal é obxecto de desenvolvemento regulamentario no R.D. 1052/2022 que dispón a obrigación de que as ZBE estén “contempladas” nos plans de mobilidade urbana sostible (art. 2.2).

2.1.2 Os plans de mobilidade sostible aparecen definidos co carácter de norma básica na Lei 2/2011 de Economía Sostible (D.F. Primeira).



Copia do documento - Concello de Vigo

Data impresión: 07/01/2026 12:17

Páxina 11 de 32

142482-210

CSV: A4A4DH-8B4ED5-4CB5B5-3SSJHV-X8C4WN-FD

Pode validar e/ou obter copia electrónica do documento utilizando o código QR da esquerda ou o código de verificación na dirección <http://www.vigo.org/csv>

Trátase de “un conjunto de actuacións que teñen como obxectivo a implantación de formas de desprazamento máis sosteñibles no ámbito xeográfico que corresponda, priorizando a redución do transporte individual en beneficio dos sistemas colectivos e de outros modos non motorizados de transportes e desenvolvendo aqueles que fagan compatibles crecemento económico, cohesión social, seguridade viál e defensa do medio ambiente, garantizando, desta forma, unha mellor calidade de vida para os cidadáns...” (art. 101.1)

Dentro do seu ámbito (autonómico, supramunicipal ou municipal) “axustarán o contido a lo establecido en a normativa que resulte aplicable, así como a los principios recogidos en la presente Ley y a lo dispuesto en los instrumentos de planificación que les afecten y, en especial, a los relativos a infraestructuras, transportes, ahorro y eficiencia energética, así como a la Estrategia Española de Movilidad Sostenible.” (art. 101.3).

Contido que “incluírá, como mínimo, el diagnóstico de la situación, los objetivos a lograr, las medidas a adoptar, los mecanismos de financiación oportunos y los procedimientos para su seguimiento, evaluación y revisión y un análisis de los costes y beneficios económicos, sociales y ambientales. Lo expuesto será igualmente exigible al contenido de esos Planes en lo relativo a la seguridad viál.” (art. 101.4)

Na súa elaboración e revisión “se garantizará la participación pública según lo previsto en la Ley 27/2006, de 18 de julio, que regula los derechos de acceso a la información, de participación pública y de acceso a la justicia en materia de medio ambiente.”

Por fin, son principios da mobilidade sostible **a) El derecho de los ciudadanos al acceso a los bienes y servicios en unas condiciones de movilidad adecuadas, accesibles y seguras, y con el mínimo impacto ambiental y social posible, b) La participación de la sociedad en la toma de decisiones que afecten a la movilidad de las personas y de las mercancías; c) El cumplimiento de los tratados internacionales vigentes en España relativos a la preservación del clima y la calidad ambiental, en lo que concierne a la movilidad y la adecuación a las políticas comunitarias en esta materia.** (art. 99)

2.1.3 Os mencionados preceptos da Lei 2/2011 resultaron derogados con efectos de 05 de decembro de 2025 pola D.D. Única da Lei 9/2025 de Mobilidade Sostible (B.O.E de 04 de decembro de 2025), sen que tal sucesión normativa teña efectos prácticos nos extremos que aquí resultan de interese.

Trátase de documentos estratéxicos cun agregado de accións sectoriais de carácter homoxéneo, cohesionados pola obrigada consecución dos principios e obxectivos da mobilidade social, económica e medioambientalmente sostibles.

2.1.4 As ZBE son unha das “actuacións” a contemplar nos PMUS.

A súa implantación e regulación réxese pola Lei 7/2021 e o R.D. 1052/2022 en canto constitúen “lo establecido en la normativa que resulte aplicable, así como a los principios



Copia do documento - Concello de Vigo	Data impresión: 07/01/2026 12:17	Páxina 12 de 32
142482-210	CSV: A4A4DH-8B4ED5-4CB5B5-3SSJHV-X8C4WN-FD	
Pode validar e/ou obter copia electrónica do documento utilizando o código QR da esquerda ou o código de verificación na dirección http://www.vigo.org/csv		



CONCELLO DE VIGO
Secretaría de Goberno Local

recogidos en la presente Ley y a lo dispuesto en los instrumentos de planificación que les afecten...”.

2.1.5 Baste aquí con advertir como a enteira regulación legal das ZBE atende de forma indubitada ós principios e normas básicas enunciados na Lei 2/2011.

O propio proxecto sometido a información pública razoa de modo expreso a súa absoluta coherencia coas demais actuacións do PMUS do Concello de Vigo, e co mandato legal do art. 101 da Lei 2/2011.

2.1.6 En consideración dos mencionados preceptos, o motivo debe ser desestimado.

2.2 O motivo segundo de oposición radica na falta de regulación precisa e completa dos requisitos establecidos no R.D. 1052/2022. No motivo se bota en falta a regulación das excepcións, bonificacións e axudas para colectivos vulnerables.

2.2.1 Dispón o art. 5.2 do R.D. 1052/2022 que “...as prohibiciones o restricciones de acceso afectarán prioritariamente a los vehículos con más potencial contaminante y serán proporcionales a los objetivos de calidad del aire y mitigación de emisiones de gases de efecto invernadero que se hayan dispuesto, lo cual deberá estar suficientemente motivado.”

2.2.2 Partindo do cumprimento actual, sostido e sostible do primeiro dos obxectivos de calidade do aire establecido no R.D. 102/2011, o proxecto contempla en sede da “*análise de alternativas ás restricións absolutas impostas aos vehículos máis contaminantes...*” (Anexo I.7 do R.D. 1052/2022) un mandato para a futura ordenanza de establecemento dun amplo réxime de excepcións ás restricións de acceso, de carácter permanente e temporal (Apartado 13.2) en relación aberta a calesquera outros supostos a definir na propia ordenanza co único límite da súa compatibilidade co cumprimento dos obxectivos de calidade do aire en continua monitorización (art. 12 do R.D. 1052/2022).

2.2.3 A regulación legal das ZBE contempla para o contido do proxecto o mandato de determinar as consecuencias do seu establecemento para os grupos sociais de maior vulnerabilidade (Apartado 10 c do Anexo I do R.D. 1052/2022), así como a análise de impacto social, de xénero e de discapacidade (Apartado 11 do Anexo I do R.D. 1052/2022).

2.2.4 O proxecto aborda as dúas cuestións de forma exhaustiva e positiva en termos de accesibilidade (Apartados 18.5 e 19).

Do cumprimento do mandato legal resulta unha previsión de repercusión que se cumprirá ou non en maior ou menor medida, dando lugar no seu caso ás medidas de fomento (subvencións, bonificacións) que as distintas administracións públicas no exercicio das súas competencias consideren pertinentes.

Así, o establecido na D.A. 21ª da Lei 9/2025 de Mobilidade Sostible que di



Copia do documento - Concello de Vigo	Data impresión: 07/01/2026 12:17	Páxina 13 de 32
142482-210	CSV: A4A4DH-8B4ED5-4CB5B5-3SSJHV-X8C4WN-FD	
Pode validar e/ou obter copia electrónica do documento utilizando o código QR da esquerda ou o código de verificación na dirección http://www.vigo.org/csv		

Disposición adicional vigesimoprimera Incentivos para la renovación del parque de automoción español

Con el fin de reducir las emisiones de contaminantes atmosféricos y gases de efecto invernadero, mejorar la eficiencia energética, contribuir a la seguridad vial y dinamizar la industria de producción nacional, en el plazo máximo de tres meses desde la aprobación de la presente ley, el Gobierno desarrollará reglamentariamente un plan de renovación para incentivar la adquisición de vehículos nuevos de cero o bajas emisiones y la retirada voluntaria de vehículos antiguos del parque móvil español.

A tal fin, la normativa de desarrollo contemplará como criterios de actuación, entre otros, los siguientes:

- La creación de un Plan Nacional de Renovación del Parque Automovilístico Español complementario a los planes de incentivación de compra de vehículos eléctricos, que contribuya a la renovación de vehículos de combustión antiguos por vehículos de cero o bajas emisiones.*
- Se fijará como objetivo la retirada y sustitución de vehículos con una mayor antigüedad y de cualquier tipología (camiones, autobuses, furgonetas, automóviles y motos), por el riesgo que suponen para la seguridad vial y por su efecto contaminador.*
- Además de los vehículos nuevos, también podrá beneficiarse del apoyo económico la adquisición de vehículos de ocasión o usados cuya motorización sea de Euro 6d.*

En todo caso, as medidas de fomento exceden claramente do ámbito obxectivo de regulación do proxecto e da ordenanza.

2.2.5 En consideración dos mencionados preceptos, o motivo debe ser desestimado.

2.3 O motivo terceiro radica na vulneración do principio de proporcionalidade. Considérase aquí que o proxecto aprobado impón restriccións severas á mobilidade sen analizar suficientemente medidas menos lesivas nin mecanismos efectivos de compensación para os colectivos máis afectados, non obstante o carácter gradual da implantación das ZBE.

2.3.1 O mandato legal de creación das ZBE comprende o establecemento de prohibicións ou restriccións de acceso, circulación e estacionamento segundo o seu potencial contaminante. As prohibicións ou restricións de acceso afectarán prioritariamente os vehículos con máis potencial contaminante e serán proporcionais aos obxectivos de calidade do aire e mitigación de emisións de gases de efecto invernadoiro que se dispuxeron, o cal deberá estar suficientemente motivado.

2.3.2 O proxecto contempla un periodo de implantación de 6 anos en tres fases sucesivas segundo a etiqueta ambiental.

Contempla tamén un mandato para a futura ordenanza de establecemento dun amplo réxime de excepcións ás restriccións de acceso, de carácter permanente e temporal en relación aberta a calesquera outros supostos a definir na propia ordenanza co único límite da súa compatibilidade co cumprimento dos obxectivos de calidade do aire en continua monitorización (art. 12 do R.D. 1052/2022).



Copia do documento - Concello de Vigo	Data impresión: 07/01/2026 12:17	Páxina 14 de 32
142482-210	CSV: A4A4DH-8B4ED5-4CB5B5-3SSJHV-X8C4WN-FD	
Pode validar e/ou obter copia electrónica do documento utilizando o código QR da esquerda ou o código de verificación na dirección http://www.vigo.org/csv		



CONCELLO DE VIGO
Secretaría de Goberno Local

O balance é igualmente positivo en canto á previsión da repercusión para os grupos sociais máis vulnerables.

2.3.3 Admitido no motivo o carácter favorable da implantación gradual, a crítica non excede dun mero xuízo de valor, respectable pero non compartido e inapto para determinar a ilegalidade do proxecto.

2.3.4 Polas razóns expresadas, o motivo debe ser desestimado.

2.4 O motivo cuarto é a vulneración do principio de non discriminación. Centrado o interés do motivo na regulación da ZBE do Calvario en razón da menor renda dispoñible declarada dos cidadáns que acceden ordinariamente a ese ámbito, atribúese ao proxecto desdén polas personas de rentas baixas por non resultar compatible coas súas necesidades específicas de mobilidade, supostamente cubertas de modo suficiente co transporte público existente e os aparcamentos da periferia.

2.4.1 O argumento carece de toda base obxectiva.

A renda bruta por fogar en un mero dato censal de partida.

No proxecto destácanse o dereito de acceso conforme ás cláusulas (permanentes e temporais) de excepcións ás restricións de acceso; o completo acceso en termos de proximidade ao autobús urbano con tarifas de claro perfil social; o tempo máximo de percorrido a pé no ámbito regulado (15 min); a non incidencia da implantación das ZBE na dispoñibilidade actual de prazas de estacionamento libre.

2.4.2 Polas razóns expresadas, o motivo debe ser desestimado.

2.5 O motivo quinto radica na falta de xustificación técnica e social das medidas adoptadas. No desenvolvemento do motivo se bota en falta un estudo detallado de impacto diferencial sobre os distintos colectivos, e concreción das medidas de seguimento para evitar os potenciais efectos discriminatorios.

2.5.1 Cabe insistir en que a obrigação legal de implantación das ZBE ten por obxectivo millorar a calidade do aire e mitigar o cambio climático.

O instrumento para a consecución destes obxectivos é a intervención nas distintas modalidades de mobilidade, procurando un cambio modal e/ou fomentando dar prioridade á mobilidade activa, o transporte público, e a utilización de vehículos enerxéticamente sostibles.

Instrumento cuxa utilización en ningún caso debe exceder ás necesidades constatadas para a realización dos obxectivos (proporcionalidade).



Copia do documento - Concello de Vigo

Data impresión: 07/01/2026 12:17

Páxina 15 de 32

142482-210

CSV: A4A4DH-8B4ED5-4CB5B5-3SSJHV-X8C4WN-FD

Pode validar e/ou obter copia electrónica do documento utilizando o código QR da esquerda ou o código de verificación na dirección <http://www.vigo.org/csv>

Todas as medidas deben responder, por conseguinte, aos principios de idoneidade (relación de medio ao fin), necesidade (falta de alternativas igualmente eficaces pero menos restritivas) e proporcionalidade (que reporten máis beneficios que prexuízos para os intereses en presenza).

2.5.2 O proxecto, se insiste, contempla un estudo de impacto e medidas sobre todos os colectivos afectados, vulnerables ou non, con resultado positivo descartando toda forma de discriminación: veciños, titulares de negocios, prestadores de servizos, acceso aos servizos públicos, acceso aos inmuebles por calesquera outros títulos xurídicos lexítimos, etc.

2.5.3 O motivo carece notoriamente de fundamento, polo que debe ser desestimado.

2.6 O motivo sexto incide na falta de concreción de medidas efectivas de mitigación para colectivos vulnerables: axudas específicas para a renovación de vehículos; bonificacións fiscais para colectivos vulnerables, excepcións temporais con criterios socioeconómicos claros, mecanismos de seguimento do impacto social con indicadores específicos. Todo isto a partir do recoñemento expreso no proxecto do alcance económico que para moitas das familias importará a implantación das ZBE.

2.6.1 O motivo é mera reiteración doutros xa considerados.

2.6.2 É opinión xeralmente aceptada, e acertada, que a adquisición inopinada dun vehículo eléctrico por razón da implantación das ZBE implica un importante quebranto das economías familiares, especialmente para as máis vulnerables.

Pero o proxecto sometido á información pública non contén, directa nin indirectamente, esa consecuencia nin no momento da implantación das ZBE, nin no curto nin o medio prazo, por non resultar necesaria para a consecución dos obxectivos de millora da calidade do aire e mitigación do cambio climático.

Partindo da razoable presunción de que toda persoa titular dun vehículo que conserva por riba de prazos que implican unha acusada depreciación técnica e económica desexaría dispoñer doutro novo, a substitución dos vehículos máis contaminantes será máis ben consecuencia das políticas públicas de fomento que se establezan (ex. R.D. 72/2019, PROGRAMA MOVES; D.A. 21ª da Lei 9/2025 de Mobilidade Sostible) nos que tal vez contribuíría millor á máis rápida consecución do obxectivo da descarbonización que ditos incentivos contemplasen xunto a criterios de poboación (Resolución do IDAE de 26 de febreiro de 2019), outros vinculados á distribución do parque automobilístico segundo a antigüidade e ás máis altas intensidades medias diarias rexistradas na circulación urbana.

E, se insiste, a regulación legal das ZBE non é por si mesmo un marco xurídico válido para o exercicio directo das políticas de fomento das administracións públicas con competencia na materia.

2.6.3 O motivo carece notoriamente de fundamento, polo que debe ser desestimado.



Copia do documento - Concello de Vigo	Data impresión: 07/01/2026 12:17	Páxina 16 de 32
142482-210	CSV: A4A4DH-8B4ED5-4CB5B5-3SSJHV-X8C4WN-FD	
Pode validar e/ou obter copia electrónica do documento utilizando o código QR da esquerda ou o código de verificación na dirección http://www.vigo.org/csv		



CONCELLO DE VIGO
Secretaría de Goberno Local

2.7 O motivo sétimo radica na falta de necesidade do establecemento das ZBE e o seu carácter permanente. Partindo da boa calidade do aire constatado no proxecto como punto de partida da implantación das ZBE (cumprimento actual do RD 102/2011 e próximo da Directiva (UE) 2024/2881), si ben distante respecto dos obxectivos a longo prazo da Organización Mundial da Saúde, considérase non xustificada o seu establecemento permanente.

2.7.1 Nin no seu establecemento nin no seu mantemento, as normas aplicables (art. 14.3 da Lei 7/2021, R.D. 1052/2022) subordinan o mandato á mera consecución puntual dos obxectivos de calidade do aire e mitigación do cambio climático.

Esta mesma conclusión dedúcese sinxelamene coa consideración técnica do factor causante.

2.7.2 O motivo carece notoriamente de fundamento, polo que debe ser desestimado.

2.8 O motivo oitavo insiste na desproporción do impacto socioeconómico e a falta de medidas compensatorias, en perspectiva do estado actual do parque móbil censado, a súa antigüidade, de modo que os obxectivos fixados para 2028 e 2031 “implicaría excluír da mobilidade urbana á casi totalidade da poboación”.

2.8.1 Descartada xa a denunciada desproporción das medidas adoptadas para todos os colectivos afectados, vulnerables ou non, resta aquí por reprobado, por canto ten de inconsciencia, a denuncia da exclusión da mobilidade de casi a totalidade da poboación no horizonte de 2028 e 2031, en hipótese que parece partir da premisa da absoluta falta de renovación do parque móbil censado (cuestión improbable, pero menos relevante) para sobre ela alzar un cambio no paradigma da mobilidade xeral no concello, protagonizada pola absorción de toda a demanda de circulación motorizada cara as ZBE implantadas (dedución totalmente absurda).

2.9 O último motivo radica na inexistencia de consulta pública simultánea da futura ordenanza reguladora das ZBE. O argumento radica en que na sede web do Concello no apartado “Proxectos de Ordenanzas e Regulamentos locais” consta a mensaxe “Actualmente non hai trámites abertos na fase de consulta pública previa”.

2.9.1 O anuncio da consulta pública da futura ordenanza municipal publicouse simultaneamente co trámite de información pública do proxecto na sede web do Concello de Vigo, no apartado TRANSPARENCIA-PROXECTOS EN TRAMITACIÓN <https://transparencia.vigo.org/?id=108&tipo=ele&ita=0&lang=ga>.

Os dos anuncios aparecen consecutivos, en unidade de vista.

2.9.2 O motivo carece notoriamente de fundamento, polo que debe ser desestimado.

3. D. Miguel A. Prol Rodríguez con D.N.I. ***7871** presenta alegacións nas que manifesta a oposición ao proxecto por considerar que vulnera os arts. 10, 11, 13 do RD 1052/2022,



Copia do documento - Concello de Vigo	Data impresión: 07/01/2026 12:17	Páxina 17 de 32
142482-210	CSV: A4A4DH-8B4ED5-4CB5B5-3SSJHV-X8C4WN-FD	
Pode validar e/ou obter copia electrónica do documento utilizando o código QR da esquerda ou o código de verificación na dirección http://www.vigo.org/csv		

e o art. 14 da Constitución. Discute a incidencia ambiental dos vehículos con etiqueta ambiental ECO e O en relación cos vehículos de combustión. Bota en falta axudas municipais para a adquisición de vehículos enerxéticamente eficientes. Considera que debe potenciarse o transporte público (velocidade e frecuencia). Sostén que non se cumpriu o trámite de consulta pública da futura ordenanza das ZBE. Remata interesando un novo prazo de 30 días de información pública do proxecto, ou a incorporación das alegacións ao seu texto.

3.1 A infracción ao art. 10 advírtese plural nas alegacións.

A primeira, por non indicar as direccións das unidades responsables.

A segunda, por erro no obxecto da análise da coherencia do proxecto cos instrumentos de planificación preexistentes.

A terceira, por insuficiencia da análise das alternativas ás restricións absolutas impostas aos vehículos máis contaminantes.

A cuarta, por insuficiencia da análise xurídica das ZBE do proxecto.

A quinta, por non mencionar as campañas de publicidade no relativo ao impacto social, de xénero e discapacidade.

3.1.1 No apartado 5 do proxecto consta que o seguimento e execución do mesmo corresponde á Concellería de Área de Seguridade en coordinación coas concellerías de Medio Ambiente, Urbanismo e Fomento.

3.1.2 Aos efectos da análise de coherencia do proxecto, os únicos instrumentos de planificación preexistentes vinculados son precisamente os considerados no apartado 6.

3.1.3 O proxecto contempla a implantación das ZBE por fases con unha duración total de 6 anos, e un primer ano en cada fase de anunciación; invoca a indispensable contribución adicional dos demais instrumentos de mobilidade sostible contemplados no PMUS (Estratexia de Desenvolvemento Urbano Sostible-Vigo Vertical, Axenda Urbana Vigo 2030, Plan Xeral de Ordenación Municipal); caracteriza o parque circulante; establece obxectivos e medidas cara ó impulso do cambio modal e promoción da eficiencia enerxética, coas respectivas previsións de cumprimento a curto, medio e longo prazo. Todo este haber pode ser compartido ou non, pero en todo caso exclúe radicalmente a denunciada insuficiencia das alternativas ás restricións.

3.1.4 O motivo da insuficiencia da análise xurídica incorre no vicio da petición de principio. Si por análise xurídica se entende unicamente o contido do apartado 17 (premisa notoriamente reducionista) tería un mínimo sentido, do que resulta definitivamente desprovisto con tal de reparar atentamente á totalidade do proxecto.

3.1.5 Por fin, o proxecto realiza a análise do impacto social, de xénero e discapacidade (Apartado 19) co mandato expreso da súa publicidade nas campañas de comunicación e sensibilización a realizar. Mandato xa cumprido na fase de proxecto (Apartado 21.2) e suficientemente previsto para a fase de implantación (Apartado 21.3).

3.1.6 O motivo carece notoriamente de fundamento, polo que debe ser desestimado.



Copia do documento - Concello de Vigo	Data impresión: 07/01/2026 12:17	Páxina 18 de 32
142482-210	CSV: A4A4DH-8B4ED5-4CB5B5-3SSJHV-X8C4WN-FD	
Pode validar e/ou obter copia electrónica do documento utilizando o código QR da esquerda ou o código de verificación na dirección http://www.vigo.org/csv		



CONCELLO DE VIGO
Secretaría de Goberno Local

3.2 A infracción do art. 11 advírtese cun dobre fundamento. Por unha banda, pola falta de publicidade no BOP. Pola outra, por non resultar conforme ao obxecto dos trámites de información pública e audiencia pública a habilitación dun prazo único de 30 días hábiles.

3.2.1 A publicación do anuncio con apertura do prazo de información pública e consulta pública realizouse conforme ao mandato do art. 11 do R.D. 1052/2022 en relación co establecido no art. 16 da lei 27/2006, e art. 133 da Lei 39/2015. Ningún dos mencionados preceptos establece o mandato de publicación no diario oficial da provincia.

A publicación conxunta responde á íntima conexión entre o proxecto e a futura ordenanza (arts. 2.3 e 10.1 do R.D. 1052/2022), e resulta plenamente conforme ao mandato de proporcionar e por a disposición información intelixible, coa oportunidade de expresar de maneira eficaz observacións e opinións que deberán ser consideradas na aprobación definitiva do proxecto motivando a súa aceptación e/ou rexeitamento (arts. 11 e 13.5 do R.D. 1052/2022; art. 16 da Ley 27/2016).

3.2.2 O motivo carece notoriamente de fundamento, polo que debe ser desestimado.

3.3 Utilización torticera da Organización Mundial da Saúde.

Nas alegacións dise que a OMS non ten capacidade normativa, interesando a supresión das mencións ás recomendacións dos valores guía por contrarios ao principio de seguridade xurídica.

De conformidade co establecido no apartado 8.1 do proxecto, o motivo debe ser desestimado.

3.4 A vulneración do principio de igualdade do art. 14 CE advírtese na previsión do establecemento dun réxime de excepcións ás restricións de acceso. En concreto, menciona aos empadronados e os que dispoñan de garaxe no interior da zona regulada.

3.4.1 En apoio do motivo cita a doutrina constitucional correcta. Pero non acerta no seu cabal entendemento.

Resulta patente incluso segundo as conviccións sociais xeneralizadas que a circunstancia do domicilio, o lugar de estacionamento permanente do medio persoal de transporte e outras circunstancias desa natureza presentan unha directa, intensa e extensa conexión coa regulación da materia (prohibicións de acceso, circulación e estacionamento) que descarta a igualdade de posicións xurídicas respecto dos demais usuarios de iguais medios persoais de transporte, o que con toda evidencia permite establecer un réxime xurídico diferenciado que non exceda da finalidade e efectos da regulación establecida.

3.5 Nas alegacións advírtese da non obligatoriedade da creación e implantación das ZBE sobre a base do actual cumprimento dos límites de emisións establecidos no R.D. 102/2011.



Copia do documento - Concello de Vigo	Data impresión: 07/01/2026 12:17	Páxina 19 de 32
142482-210	CSV: A4A4DH-8B4ED5-4CB5B5-3SSJHV-X8C4WN-FD	
Pode validar e/ou obter copia electrónica do documento utilizando o código QR da esquerda ou o código de verificación na dirección http://www.vigo.org/csv		

3.5.1 A creación das ZBE constiúen para o Concello de Vigo unha obrigaón legal indispoñible, e o cumprimento do R.D. 102/2011 e un mero punto de partida, nunca unha meta.

O motivo carece notoriamente de fundamento, polo que debe ser desestimado.

3.6 Nas alegacións advírtese tamén sobre a carencia de referencias á contaminación con orixe noutras actividades (porto, aeroporto, residencial, industrias varias).

O motivo carece de todo fundamento obxectivo e razoable (Apartado 9, 9.2 do Proxecto).

3.7 Nas alegacións propónse a exención das restricións de acceso para persoas con rentas baixas. Cita como exemplo o caso da persoa titular dun vehículo con ingresos anuais inferiores a 2,8 veces o indicador público de renda de efectos múltiples.

3.7.1 Segundo se dixo anteriormente, é opinión xeralmente aceptada, e acertada, que a adquisición inopinada dun vehículo eléctrico por razón da implantación das ZBE implica un importante quebranto das economías familiares, especialmente para as máis vulnerables.

Pero o proxecto sometido á información pública non contén, directa nin indirectamente, esa consecuencia nin no momento da implantación das ZBE, nin no curto nin o medio prazo, por non resultar necesaria para a consecución dos obxectivos de millora da calidade do aire e mitigación do cambio climático.

E, se insiste, a regulación legal das ZBE non é un marco xurídico válido para o - sucesivo- lexítimo exercicio das políticas de fomento das administracións públicas con competencia na materia, tomando no seu caso ese ou calesquera outros indicadores que se estimen oportunos.

3.8 Nas alegacións considérase un erro o sistema legal de implantación das restricións de acceso segundo a etiqueta medioambiental do vehículo, con especial mención ás motocicletas.

3.8.1 Na aprobación do proxecto e a súa posterior implantación a través da ordenanza reguladora das ZBE, o Concello de Vigo exerce unha competencia de execución de normas legais e regulamentarias da competencia do Estado, sen marxe de interpretación posible.

O motivo carece de todo fundamento obxectivo e razoable.

3.9 Nas alegacións considérase que a implantación das ZBE implicará unha discriminación para a veciñanza das parroquias rurais, que terán que realizar as súas compras nos centros comerciais ou municipios periféricos. O prexuízo estenderáse tamén as comercios das zonas reguladas.

3.9.1 Tal afirmación non excede dunha mera suposición carente de toda base obxectiva e razoable no proxecto, nin nos particulares dedicados á cuestión (Apartados 18.5, 19) nin



Copia do documento - Concello de Vigo	Data impresión: 07/01/2026 12:17	Páxina 20 de 32
142482-210	CSV: A4A4DH-8B4ED5-4CB5B5-3SSJHV-X8C4WN-FD	
Pode validar e/ou obter copia electrónica do documento utilizando o código QR da esquerda ou o código de verificación na dirección http://www.vigo.org/csv		



CONCELLO DE VIGO
Secretaría de Goberno Local

no seu conxunto.

3.10 Nas alegacións se interesa a utilización de sistemas de intelixencia artificial para o control das correntes de circulación de tráfico aos efectos de reducir as emisións de gases de efecto invernadero.

3.10.1 O Concello de Vigo xa dispón dun moderno sistema automatizado de control do tráfico que cumpre, entre outros propósitos, o mencionado (Plataforma MISTRAL).

3.11 Nas alegacións considérase que os vehículos de servizo público deberían quedar excluídos das excepcións as restricións de acceso.

3.11.1 Certamente, resulta ética a existencia de que os poderes públicos procuren a substitución das súas frots de vehículos en consonancia co calendario de aplicación das restricións de acceso. Pero isto sen comprometer en ningún caso a continuidade na prestación dos servizos públicos.

3.12 Nas alegacións cuestiónase a posibilidade de acceso sin límite temporal a hospitais, clínicas, consultas médicas, etc.

3.12.1 Non hai no proxecto previsión algunha que restrinja o acceso nos mencionados supostos no caso de urxencia. Fóras das situacións de urxencia, o acceso resulta plenamente viable conforme ás previsións xerais.

3.13. Nas alegacións cuestiónase o coste de mantemento dos sistemas de control.

3.13.1 Os costes de explotación dos sistemas de control responden aos requirimentos derivados do estado da técnica dispoñible e prezos de mercado.

3.14 Nas alegacións considérase que deberían incrementarse a frecuencia e velocidade do transporte urbano, incrementar a capacidade dos autobuses (2 alturas), millorar a intermodalidade e revisar tarifas e bonificacións para que resulte máis asequible.

3.14.1 O concello de Vigo dispón dunha frota de 114 autobuses urbanos que prestan servizo en malla (37 liñas) en todo o término municipal as 24 horas do día todos os días do ano.

O desexado efecto substitución dos viaxes privados en favor do transporte público e o conseguinte incremento do seu uso pola cidadanía é unha cuestión complexa que soamente en parte depende da política de tarifas. No caso do Concello de Vigo, as circunstancias de proximidade, fiabilidade dos percorridos, capacidade e prezos están garantizados.

3.14.2 En todo caso, a recente entrada en vigor da Lei 9/2025 de Mobillidade Sostible contempla liñas de actuación estratéxicas para o transporte urbano (posibles novas infraestruturas, xestión sostible e eficiente das existentes, financiamento) das que eventualmente podería derivarse unha potenciación do nivel actual de servizo existente.



Copia do documento - Concello de Vigo	Data impresión: 07/01/2026 12:17	Páxina 21 de 32
142482-210	CSV: A4A4DH-8B4ED5-4CB5B5-3SSJHV-X8C4WN-FD	
Pode validar e/ou obter copia electrónica do documento utilizando o código QR da esquerda ou o código de verificación na dirección http://www.vigo.org/csv		

3.15 Nas alegacións considérase conveniente subvencionar o teletraballo.

3.15.1 O teletraballo é una boa ferramenta para a redución das emisións de gases de efecto invernadoiro.

Pero a regulación das ZBE non é un instrumento apto *per se* para a súa regulación ni para o fomento da mesma vía subvención.

A Lei 9/2025 de Mobilidade Sostible contempla esta medidas no seu ámbito propio, a negociación colectiva (arts. 2.1 s, 7 h, 18.2 c, 19.2 d, D.A. 27ª, D.T. 1ª, D.F. 3ª).

3.16 Nas alegacións propónse o fomento dos cursos de conducción eficiente.

3.16.1 Actualmente, a Orden INT/209/2025, de 27 de febreiro regula os cursos de conducción segura e eficiente con bonificación de puntos.

Os datos da contaminación atmosférica son -no estado actual da técnica dispoñible- un mero agregado resultado do parque circulante, sen posibilidade obxectiva nin certeza racional da eventual participación dos potenciais condutores *ineficientes*.

3.17 Nas alegacións propónse a creación de microparadas de taxis en todos os barrios para reducir o número de quilómetros recorridos. E unha base operativa dos VTC con idéntico sentido.

Con toda evidencia, a actividade operativa dun e o outro colectivo nada teñen que ver co expresado.

3.18 Nas alegacións proponse a creación dun maior número de prazas de aparcamento para evitar o tráfico de axitación na procura de aparcamento.

3.18.1 A dispoñibilidade actual de prazas de aparcamento públicas e privadas, en superficie e soterradas, cubre segundo a experiencia común a súa demanda ordinaria e a extraordinaria vinculada á celebración de eventos nos ámbitos regulados.

3.19 Nas alegacións propónse unha plantación masiva de árbores e arbustos (500.000) en todo o termo municipal, nova técnicas e tecnoloxías para os pavimentos de captación e eliminación da contaminación, etc.

3.19.1 Coa cifra proposta, bastaría con engadir concretos ámbitos municipais susceptibles da actuación para unha mínima consideración, que en realidade non a merece salvo que se esté pensando na substitución dos miles de elementos actuais desa clase que desde hai décadas cumpren dita función.

En canto ás novas tecnoloxías para pavimentos, exceden en termos actuais o ámbito de regulación legal das ZBE. Non constitúen todavía solucións susceptibles de industrialización,



Copia do documento - Concello de Vigo	Data impresión: 07/01/2026 12:17	Páxina 22 de 32
142482-210	CSV: A4A4DH-8B4ED5-4CB5B5-3SSJHV-X8C4WN-FD	
Pode validar e/ou obter copia electrónica do documento utilizando o código QR da esquerda ou o código de verificación na dirección http://www.vigo.org/csv		



CONCELLO DE VIGO
Secretaría de Goberno Local

momento en que si cabe esperar que formen parte do acervo da loita contra o cambio climático como outras tantas solucións -agora- en fases preliminares da I+D+i.

4. A desestimación das alegacións de D. Miguel A. Prol Rodríguez implica ás idénticas presentadas por D. José Antonio Pereira Barreiro con D.N.I. ***3538**, D. Alberto Lago González con D.N.I. ***3995**, D. Manuel J. Rodríguez Alfonsín con D.N.I. ***7350**, D. José L. Cebrián Domínguez con D.N.I. ***7437**, D^a. María del Carmen Nogueira Alonso con D.N.I. ***5835**, D^a Isabel Martínez Dámaso con D.N.I. ***9969**, D^a Isabel Castro Delgado con D.N.I. ***9897**, D^a Margarita Ferreira López con D.N.I. ***8894**, D^a Marta García Rey con D.N.I. ***7375**, D. Avelino Tomé Alonso con D.N.I. ***9689**, D. Juan Ferreiro Fernández con D.N.I. ***9788**, D. Antonio J. Martín Hernández con D.N.I. ***0565**, D. Juan C. Martín Marcos con D.N.I. ***1942**, D^a Leonor K. Ochsner Abal con D.N.I. ***9094** e D^a Monserrat Chierrón Sánchez con D.N.I. ***2894**.

5.- A alegación de D. Roi Lorenzo Álvarez sobre a non obligatoriedade de implantar as ZBE xa quedou contestada en sentido negativo na consideración das anteriores alegacións.

O proxecto contempla como obxectivo de cambio modal a redución no medio prazo dun 35 por cento os pasaxeiros por quilómetro de vehículo privado de combustión; e así mesmo a redución da porcentaxe dos viaxes en vehículo privado a curto, medio e longo prazo desde a situación de base (53,8 %).

A bicicleta pública debe responder a unha previa demanda de usos que ata agora non se ten manifestado non obstante a conectividade da infraestrutura dispoñible.

E sobre o transporte urbano, quedou dito que se presta normalmente en adecuadas condicións de seguridade, fiabilidade, comodidade e economía de prezos. Circunstancias que conocidamente non resultan suficientes para permitir o incremento do número de viaxeiros en substitución dos medios privados de transporte. Sen descartar a repercusión que a aplicación da Lei 9/2025 de Mobilidade Sostible teña para a potenciación do nivel de servizo existente.

Sétimo.- Das solicitudes de outorgamento de excepcións ás restricións.

As alegacións de D. Javier Rodríguez Domeneque con D.N.I. ***0754**, D. José María Blanco Lora con D.N.I. ***3329**, D. Luis Orozco Nueda con D.N.I. ***7651**, D^a Purificación Pérez Sotelino con D.N.I. ***5118**, D. Manuel García Cortizo con D.N.I. ***4982**, D^a María Luisa Novas Cortizo con D.N.I. ***6479**, D. José A. Lumbreras Varela con D.N.I. ***1104** e D^a Lolimar Pereira Fidalgo con D.N.I. ***2591** expresan lóxicas e lexítimas preocupacións sobre a hipotética obligatoriedade de cambio de vehículo que carecen de todo fundamento no proxecto, na súa execución e na próxima ordenanza reguladora das ZBE.

Oitavo.- Das alegacións e aportacións sectoriais.

1.- A alegación da ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE CODIFICACIÓN COMERCIAL con NIF *****5798* relativa á conveniencia de que a futura ordenanza das ZBE contemple un estudo actualizado da distribución urbana de mercadorías (DUM) comprensivo dos



Copia do documento - Concello de Vigo

Data impresión: 07/01/2026 12:17

Páxina 23 de 32

142482-210

CSV: A4A4DH-8B4ED5-4CB5B5-3SSJHV-X8C4WN-FD

Pode validar e/ou obter copia electrónica do documento utilizando o código QR da esquerda ou o código de verificación na dirección <http://www.vigo.org/csv>

fluxos loxísticos, estado actual da infraestrutura, grao de eficiencia, coordinación dos instrumentos xeráis de planificación e regulación merece ser considerado, se ben cun marco temporal e normativo distinto e máis amplo derivado da recente entrada en vigor da Lei 9/2025 de Mobilidade Sostible que dará ocasión -ademáis- a unha profunda renovación das actuais ordenanzas de circulación e de carga e descarga de mercadorías.

A outra alegación presentada, relativa á petición de que a ordenanza das ZBE permita o acceso á actividade de carga e descarga no horario previsto na vixente ordenanza de carga e descarga de 2008, é exactamente o propósito do proxecto que non obstante da a entender que o horario de acceso para a actividade de carga e descarga limítase ao específico do Casco Vello.

Por isto, procede á modificación do apartado 13.2.2 do proxecto nos expresados termos.

2.- A primeira alegación de D. Fernando López Nuñez con D.N.I. ***8793** actuando en representación da ASOCIACIÓN AUTÓNOMA DE EMPRESARIOS DE TALLERES DE REPARACIÓN DE VEHÍCULOS DE PONTEVEDRA con N.I.F. *****1472* versa sobre a necesidade de que a ordenanza das ZBE contemple expresamente a clasificación legal (R.D. 1457/1986; Decreto 70/2011) da actividade do sector.

A regulación legal cuxa mención se reclama comprende unha dobre faceta: a de actividade industrial e a de prestación de servizos.

Aquí interesa unicamente a segunda.

O art. 2 a) da Lei 7/2021 establece como principio básico das actuacións derivadas da súa aplicación, o de desenvolvemento sostible.

Economía sostible é aquela que *“concilie el desarrollo económico, social y ambiental en una economía productiva y competitiva...”* (art. 2 da Lei 2/2011 da Economía Sostible)

Mobilidade sostible é aquela que respecta *“El derecho de los ciudadanos al acceso a los bienes y servicios en unas condiciones de movilidad adecuadas, accesibles y seguras, y con el mínimo impacto ambiental y social posible.”* (art. 99 a da Lei 2/2011).

En idéntico sentido, a regulación actual establecida na Lei 9/2025 de Mobilidade Sostible.

Por isto, na futura ordenanza reguladora das ZBE as excepcións ás restricións de acceso deben contemplarse desde unha perspectiva xenérica de acceso dos cidadáns ás actividades dos prestadores de servizos (Lei 17/2009), que comprenden en todo caso a mencionada polo interesado.

2.1 En canto á alegación relativa ao acceso dos autónomos e empresarios, o seu réxime está previsto de modo xenérico no proxecto con vistas á aprobación da ordenanza.



Copia do documento - Concello de Vigo	Data impresión: 07/01/2026 12:17	Páxina 24 de 32
142482-210	CSV: A4A4DH-8B4ED5-4CB5B5-3SSJHV-X8C4WN-FD	
Pode validar e/ou obter copia electrónica do documento utilizando o código QR da esquerda ou o código de verificación na dirección http://www.vigo.org/csv		



CONCELLO DE VIGO
Secretaría de Goberno Local

3.- A primeira das alegacións da ASOCIACIÓN CLÚSTER DA FUNCIÓN LOXÍSTICA DE GALICIA con N.I.F. *****9459* relativa ao horario de carga e descarga por entender que o horario do Casco Vello esténdese ás demais ZBE, xa mereceu resposta favorable á modificación do apartado 13.2.2 do proxecto.

A segunda, relativa á MMA dos vehículos eléctricos, interesando o incremento desde as 10 t actuais ás 16 t, non resulta obstáculo algún de conformidade co establecido no art. 12 da Ordenanza municipal reguladora das operacións de carga e descarga de mercadorías.

A terceira, relativa á ineficacia da concesión de autorizacións de circulación extraordinarias para vehículos con MMA superior a 10 t. O argumento radica no descoñecemento da capacidade portante das distintas tipoloxías de vehículos de transporte en relación co tempo de actividade dispoñible, que é idéntico (15 min). Limitado o entendemento da cuestión aos vehículos de MMA >10 t, a solución radica no xa mencionado art. 12 da ordenanza.

En todo caso, e vinculado á cuarta e última alegación e á solicitude da ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE CODIFICACIÓN COMERCIAL e as de Dª María Elisa Otero con D.N.I. ****4467** en representación da Asociación Profesional Empresarial de Transporte de Mercancías por Carretera de Galicia (APETAMCOR), este asunto queda remitido ás actuacións que tiveren lugar por razón da entrada en vigor da Lei 9/2025 de Economía Sostible.

4.- A outra alegación da APETAMCOR relativa ao apoio económico e fiscal á distribución urbana de mercadorías (DUM) podería integrar así mesmo o obxecto das actuacións que resulten da aplicación da Lei de 9/2025 de Mobilidade Sostible.

Noveno.- Das alegacións do Grupo Municipal do BNG.

1.- Unha primeira alegación determinante do vicio de nulidade radica na falta de participación real da veciñanza e do tecido social e asociativo.

1.1 Segundo quedou expresado na contestación ás demais alegacións, o trámite de información pública do proxecto ten por obxecto o deber de proporcionar información pertinente e intelixible con capacidade para poder expresar observacións e opinións con plena virtualidade para a toma das decisións que correspondan, e o correlativo deber de ter en consideración o resultado desa participación motivando e informando a súa incidencia na aprobación definitiva daquel.

Por informar ao público (art. 16 da Lei 27/2006) enténdese informar a todas as persoas físicas ou xurídicas en quen concorra algunha das circunstancias previstas no art. 4 da Lei 39/2015 (art. 2 da Lei 27/2006).

Corresponde aos veciños, entre outros, o dereito a “Participar na xestión municipal municipal de acordo con o disposto nas leis e, no seu caso, cando a colaboración con carácter voluntario dos veciños sexa interesada polos órganos de goberno e administración municipal.” (art. 18 da Lei de bases do réxime local).



Copia do documento - Concello de Vigo	Data impresión: 07/01/2026 12:17	Páxina 25 de 32
142482-210	CSV: A4A4DH-8B4ED5-4CB5B5-3SSJHV-X8C4WN-FD	
Pode validar e/ou obter copia electrónica do documento utilizando o código QR da esquerda ou o código de verificación na dirección http://www.vigo.org/csv		

O contido do proxecto resulta exhaustivo e razoablemente comprensible en termos do seu alcance xeral e particular para o conxunto da cidadanía.

A fase previa de elaboración comprendeu un plan de comunicación, participación e sensibilización (apartado 21).

Corresponde agora resolver as alegacións presentadas no trámite de información pública, e a aprobación definitiva do proxecto polo órgano competente, a Xunta de Goberno Local.

Aprobado definitivamente o proxecto, iníciase o trámite de aprobación da ordenanza reguladora das zonas de baixas emisións que habilita legalmente a súa implantación, e que a súa vez comprenderá a extensión do dito plan de comunicación, participación e sensibilización (apartado 21.3) en canto resulte pertinente a resultados da ordenanza aprobada polo Concello Pleno.

Os trámites de participación observados afectan a bens e dereitos (defensa do medio ambiente, saúde pública, necesidades de mobilidade nas súas diversas manifestacións) da cidadanía no seu conxunto, son plenamente conformes á normativa sectorial aplicable, e teñen garantido a participación de todos os actores interesados sen restricións.

O motivo, en consecuencia, debe ser desestimado.

2.- Un segundo motivo vota en falta a existencia dun informe xurídico municipal.

O proxecto sometido a información pública é asinado polo Xefe de Área de Seguridade e Mobilidade, funcionario de carreira da Administración Especial, Subescala Técnica, categoría de Técnico Superior, cuxa praza é de Licenciado en Dereito.

O proxecto é un relatorio de consideracións técnicas e xurídicas rigorosamente fundamentadas e da estrita competencia do posto de traballo do funcionario asinante.

O informe proposta elevado á Xunta de Goberno Local non precisa máis fundamento que o que no mesmo se expresa, e por remisión ao contido do propio proxecto.

O motivo resulta, ademáis, descoñecedor do alcance de función interventora do art. 214 do R.D.L. 2/2004, sen que conste reparo algún no informe emitido pola Intervención Xeral ao respecto.

O motivo carece pois notoriamente de fundamento.

3.- Vulneración dos principios de boa regulación: necesidade, eficacia, proporcionalidade.

3.1 A alegación sostén que o modelo do proxecto é restritivo (soamente catro zonas urbanas), inxusto (se basa en meras prohibicións con ameazas de sancións económicas), e ineficaz (insuficiente en termos medioambientales, que require reducir o tráfico global da cidade).



Copia do documento - Concello de Vigo	Data impresión: 07/01/2026 12:17	Páxina 26 de 32
142482-210	CSV: A4A4DH-8B4ED5-4CB5B5-3SSJHV-X8C4WN-FD	
Pode validar e/ou obter copia electrónica do documento utilizando o código QR da esquerda ou o código de verificación na dirección http://www.vigo.org/csv		



CONCELLO DE VIGO
Secretaría de Goberno Local

3.2 Ningún dos expresados reproches está obxectivamente xustificado.

O mandato legal para as grandes cidades comprende a creación preferente de varias zonas, de tamaño adecuado e suficiente para o cumprimento dos seus obxectivos e proporcional aos mesmos (art. 4.2 do R.D. 1052/2022).

O proxecto sometido á información pública parte do cumprimento actual e sostido do obxectivo -cuantificable- de millora da calidade do aire (R.D. 102/2011), e fixa o correspondente á mitigación do cambio climático (redución a medio prazo dun 35 % dos pasaceiros por quilómetro de vehículo privado; e redución a curto, medio e longo prazo dos viaxes en vehículo privado desde a situación base do 53,8 %). Todo isto pola combinación da implantación das ZBE e demais accións previstas no PMUS.

A garantía última do cumprimento das restricións de acceso, circulación e estacionamento en que legalmente consisten as ZBE (art. 14.3 da Lei 7/2021) radica no procedemento sancionador establecido na Ley de Tráfico (RDL 6/2015).

3.3 Pero non hai no proxecto aspecto ou particular algún do que racionalmente poda inferirse que a consecución e mantemento dos seus obxectivos de millora da calidade do aire e mitigación do cambio climático teñan como fundamento directo ou indirecto o procedemento sancionador.

A estrutura de implantación en tres fases de 6 anos de duración total, o establecemento dun ano de dispensa das restricións en cada fase, o amplo réxime de excepcións ás restricións de acceso, a inmediatez do transporte urbano, e o carácter accesible dos percorridos a pé son todas circunstancias que afastan definitivamente o protagonismo do procedemento sancionador, e así mesmo o hipotético risco da necesidade de cambio obrigatorio de vehículo.

Resultan así medidas idóneas (relación de medio a fin), necesarias (non hai medidas menos invasivas con idéntica ou semellante eficacia) e proporcionadas (implican máis beneficios que prexuízos para os intereses en presenza).

3.4 O motivo carece por conseguinte de xustificación e debe ser desestimado.

4.- Modelo alternativo.

4.1 As alegacións rematan cunha proposta de modelo alternativo, consistente na creación dunha gran zona de baixas emisións que afecte a todo o casco urbano, a base de medidas estruturais que reduzan o uso do vehículo privado aos tráfico necesarios e calmar o tráfico rodado, reordenando os espazos públicos con prioridade para a mobilidade peonil, bicicleta ou VMP, e transporte público, todos sobre o vehículo particular. Cita as medidas estruturais xa contempladas no PMUS.



Copia do documento - Concello de Vigo	Data impresión: 07/01/2026 12:17	Páxina 27 de 32
142482-210	CSV: A4A4DH-8B4ED5-4CB5B5-3SSJHV-X8C4WN-FD	
Pode validar e/ou obter copia electrónica do documento utilizando o código QR da esquerda ou o código de verificación na dirección http://www.vigo.org/csv		

Ponse como exemplo o Concello de Pontevedra.

4.2 Como pretendida proposta carece de toda mención aos posibles prazos de implantación, plans de articulación a curto, medio e longo prazo; de obxectivos cuantificables de calidade do aire e mitigación do cambio climático; e dun estudo de impacto socioeconómico derivado da súa pretendida adopción.

4.3 Un modelo alternativo é cuestión de oportunidade ou conveniencia política, non de estrita legalidade.

Con todo, merece unha resposta en termos do dereito á participación.

4.4 É certo que o PMUS do Concello de Vigo contempla múltiples accións con esa finalidade: progresiva recuperación de espazos de estancia e circulación peonil, potenciación do transporte colectivo, fomento da mobilidade en bicicleta e VMP, Estratexia EDUSI-VIGO VERTICAL, zonas 20 e 30 etc.

Plans de accións de implantación sucesiva desde hai máis dunha década, aos que agora se engaden as ZBE.

Importa dicir ademáis que estas accións exténdense por todo o termo municipal con singular incidencia no casco urbano.

Pero todas elas teñen como denominador común o feito de que tamén resultan esencialmente compatibles coas necesidade de mobilidade que teñen a súa expresión no transporte en vehículo privado, porque a imperiosa obrigación legal de conciliar a noción de mobilidade sostible (arts. 99, 101 e D.F. Primeira da Lei 2/2011 da Economía Sostible) coa de economía sostible (art. 2 da Lei 2/2011) impide que os obxectivos das ZBE excedan do estritamente necesario para acadar os seus fins (arts. 2 a, 14.3 da Lei 7/2021) a risco noutro caso de incorrer en desproporcionalidade prohibida (art. 4.2 do Decreto 1052/2022) pola vía de converter un mero instrumento (redución dos tráfico privados-individuais) nun fin en si mesmo con patente sacrificio de practica totalidade das economías familiares e da propia economía local sen contrapartida legal esixible -nin intelixible- do lado do medio ambiente e a saúde pública.

En idéntico sentido, a regulación actual establecida na Lei 9/2025 de Mobilidade Sostible.

4.5 A pretensión de homologación -demográfica, urbanística, social e económica- da cidade de Pontevedra con Vigo (v. apartado 2 do proxecto) carece por completo de sentido.

4.6 Como consta no informe-proposta de aprobación do expediente de modificación do contrato de prestación do servizo público municipal de ampliación, substitución, mantemento,



Copia do documento - Concello de Vigo	Data impresión: 07/01/2026 12:17	Páxina 28 de 32
142482-210	CSV: A4A4DH-8B4ED5-4CB5B5-3SSJHV-X8C4WN-FD	
Pode validar e/ou obter copia electrónica do documento utilizando o código QR da esquerda ou o código de verificación na dirección http://www.vigo.org/csv		



CONCELLO DE VIGO
Secretaría de Goberno Local

conservación, reparación, subministración, instalación e explotación das instalacións de regulación, control e información do tráfico de vehículos e peóns (Expte: 133991/210) o mandato da Lei 7/2021 implica equiparar os estándares de seguridade esixibles na súa xestión por razón do risco inherente á circulación determinante da siniestralidade viaria, e de fluidez, comodidade e economía dos desplazamentos en vehículos a motor, aos de novo establecemento necesarios para conxurar os riscos que para o medio ambiente e a saúde pública se derivan do mesmo feito da circulación rodada, obxectivo para o cal o Concello conta cunha plataforma intelixente e conectada (MISTRAL) de monitorización, planificación, e control do tráfico de vehículos e peóns e de comunicación cos condutores, que opera en toda a cidade contribuíndo ordinariamente -agora xunto ás ZBE- a redución das emisións de gases de efecto invernadoiro.

4.6 Carece así mesmo de sentido comparar as actuacións de Madrid e Vigo.

Madrid capital, de 3,5 millóns de habitantes, sofre de modo recorrente episodios de grave contaminación atmosférica derivados da climatoloxía (inversión térmica), a súa peculiar situación xeográfica, e as elevadísimas intensidades de circulación diarias que -xunto a outras fontes de contaminación- teñen como protagonista ás súas vías urbanas e interurbanas.

Nada que ver con Vigo.

4.7 Unha proposta así podería formar parte do lexítimo debate político plural, con pretensión de acadar consensos e/ou en última instancia a confianza cidadá nos respectivos procesos electorais de raíz democrática, pero non desvirtúa a total lexitimidade e conformidade a dereito da solución adoptada.

4.7 Por canto se ten dito, a proposta alternativa non resulta atendible.

Décimo.- Da competencia para resolver.

A competencia para resolver ás alegacións aos trámites de información pública e audiencia pública corresponde á Xunta de Goberno Local, órgano de goberno que aprobou os actos obxecto da participación pública.

En mérito de canto antecede, en uso das atribucións que legalmente me corresponden veño en propoñer á Concelleira de Área de Seguridade e Mobilidade que eleve á Xunta de Goberno Local a seguinte proposta de

ACORDO

Primeiro.- Admitir as alegacións presentadas de forma anticipada entre os días 08 e 10 de setembro de 2025.

Segundo.- Admitir como alegacións o escrito do portavoz do Grupo Municipal do BNG calificado erroneamente como recurso de reposición.



Copia do documento - Concello de Vigo	Data impresión: 07/01/2026 12:17	Páxina 29 de 32
142482-210	CSV: A4A4DH-8B4ED5-4CB5B5-3SSJHV-X8C4WN-FD	
Pode validar e/ou obter copia electrónica do documento utilizando o código QR da esquerda ou o código de verificación na dirección http://www.vigo.org/csv		

Terceiro.- Estimar as alegacións concorrentes da ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE CODIFICACIÓN COMERCIAL con NIF ****5798* e da ASOCIACIÓN CLÚSTER DA FUNCIÓN LOXÍSTICA DE GALICIA con N.I.F. ****9459* relativas ao horario de carga e descarga da futura ordenanza de implantación das Zonas de Baixas Emisións, o cal deberá axustarse ao previsto na vixente Ordenanza municipal reguladora das operacións de carga e descarga de mercadorías.

En consecuencia, procedese á modificación puntual do apartado 13.2.2 do proxecto, que donde di

“13.2.2. Excepcións de carácter temporal

Estas excepcións contémpnanse para usuarios que só poderán entrar ás Zonas de Baixas Emisións durante períodos concretos si o seu vehículo ten en principio o acceso prohibido polo seu potencial contaminador:

• *Carga e descarga de mercadorías. En coordinación coa ordenación vixente na zona de acceso restrinxido de Casco Vello, limitase ao período de 8 a 11 horas.*

...”

queda redactado como sigue

“13.2.2. Excepcións de carácter temporal

Estas excepcións contémpnanse para usuarios que só poderán entrar ás Zonas de Baixas Emisións durante períodos concretos si o seu vehículo ten en principio o acceso prohibido polo seu potencial contaminador:

• *Carga e descarga de mercadorías: axustarase aos horarios establecidos en, ou en aplicación da vixente Ordenanza municipal reguladora das operacións de carga e descarga de mercadorías.*

Cuarto.- Desestimar as alegacións presentadas por

- D. Francisco Alves Santiago con D.N.I. ***2781**, e as de mera reprodución do seu contido.
- D. Álvaro José Díaz-Mella López con D.N.I. ***4634** en representación do partido político VOX.
- D. Miguel A. Prol Rodríguez con D.N.I. ***7871** e as de mera reprodución do seu contido.
- D. Roi Loureiro Álvarez con D.N.I. ***4106**.
- D. Xabier Pérez Iglesias con D.N.I. ***8518**.



Copia do documento - Concello de Vigo

Data impresión: 07/01/2026 12:17

Páxina 30 de 32

142482-210

CSV: A4A4DH-8B4ED5-4CB5B5-3SSJHV-X8C4WN-FD

Pode validar e/ou obter copia electrónica do documento utilizando o código QR da esquerda ou o código de verificación na dirección <http://www.vigo.org/csv>



CONCELLO DE VIGO
Secretaría de Goberno Local

Quinto.- Estimar en parte a alegación de D. Fernando López Nuñez con D.N.I. ****8793** actuando en representación da ASOCIACIÓN AUTÓNOMA DE EMPRESARIOS DE TALLERES DE REPARACIÓN DE VEHÍCULOS DE PONTEVEDRA con N.I.F. ****1472*, e en consecuencia dispoñer que o texto articulado da próxima ordenanza reguladora das zonas de baixas emisións contemple ás excepcións ás restricións de acceso desde unha perspectiva xenérica de garantía de acceso dos cidadáns ás actividades dos prestadores de servizos (Ley 17/2009).

Sexto.- Ratificar o principio de intanxibilidade co que o proxecto contempla a garantía de continuidade das necesidades de mobilidade dos cidadáns cubertas co vehículo propio existente á entrada en vigor das zonas de baixas emisións e durante toda a vixencia.

Por isto, procede desestimar as alegacións baseadas na inexistente obrigaón de substitución do vehículo con pretendido fundamento no proxecto.

Sétimo.- Desestimar as demais alegacións nos termos expresados na fundamentación xurídica precedente.

Oitavo.- Aprobar definitivamente o Proxecto de Zonas de Baixas Emisións provisionalmente aprobado en sesión da Xunta de Goberno Local de 05 de setembro de 2025.

Noveno.- Ordenar a publicación do presente acordo nos termos establecidos no art. 11 do R.D. 1052/2022 en relación co art. 16.1 da Lei 27/2006, e art. 133 da Lei 39/2015.

Décimo.- Ordenar así mesmo a súa notificación aos interesados conforme ás normas do procedemento administrativo común.

Indicar aos interesados/as que a resolución que se lle notifica pon fin á vía administrativa ao abeiro do disposto no artigo 114.1 c) da Lei 39/2015, de 1 de outubro, do Procedemento administrativo común das administracións públicas. Contra este acto administrativo poderá interpoñer recurso potestativo de reposición ante o mesmo órgano que o ditou no prazo dun mes contado a partir do día seguinte ao da presente notificación, de acordo co disposto nos artigos 123 e 124 da Lei 39/2015. Asemade, poderá interpoñerse directamente recurso contencioso-administrativo perante o Xulgado do Contencioso-Administrativo de Vigo segundo o previsto nos artigos 1, 8, 25.1, 46.1 da Lei 29/1998, do 13 de xullo, reguladora da Xurisdicción Contencioso-Administrativa, 123 e concordantes da Lei 39/2015, no prazo de dous meses contados dende o día seguinte ao da presente notificación; sen prexuízo da interposición polo/a intesado/a de calquera outro recurso que estime procedente conforme a Dereito.

ACORDO

A Xunta de Goberno local aproba a proposta contida no precedente informe.



Copia do documento - Concello de Vigo	Data impresión: 07/01/2026 12:17	Páxina 31 de 32
142482-210	CSV: A4A4DH-8B4ED5-4CB5B5-3SSJHV-X8C4WN-FD	
Pode validar e/ou obter copia electrónica do documento utilizando o código QR da esquerda ou o código de verificación na dirección http://www.vigo.org/csv		

E para que así conste e produza os seus efectos, emito a presente certificación coa salvedade do artigo 206 do Regulamento de organización, funcionamento e réxime xurídico das entidades locais, de orde do Excmo. Alcalde, en Vigo na data da sinatura dixital.

SGF/me.

V. e Pr.
O ALCALDE,
Abel Caballero Álvarez.



Copia do documento - Concello de Vigo	Data impresión: 07/01/2026 12:17	Páxina 32 de 32
142482-210	CSV: A4A4DH-8B4ED5-4CB5B5-3SSJHV-X8C4WN-FD	
Pode validar e/ou obter copia electrónica do documento utilizando o código QR da esquerda ou o código de verificación na dirección http://www.vigo.org/csv		