



Ayuntamiento de Vigo  
Secretaría General-Pleno

**JOSE VILLÁN FUERTES, SECRETARIO XERAL DO PLENO DO EXCMO. CONCELLO DE VIGO,**

**CERTIFICA:** Que o Pleno do Concello, en sesión ordinaria do día 25 de maio de 2026, adoptou o seguinte acordo,

**6. ORDENANZA MUNICIPAL REGULADORA DAS ZONAS DE BAIIXAS EMISIÓNS. APROBACIÓN INICIAL. EXPEDIENTE 142483/210. (EXPT. PLENO 5457/1101).**

ANTECEDENTES.- Con data 13 de maio do 2026, o enxeñeiro industrial, a xefa de Seguridade e o xefe da Área de Seguridade e Mobilidade, co conforme da concelleira delegada da Área, emiten o seguinte informe proposta,

“ANTECEDENTES

Primeiro.- O 04 de maio de 2026 a Xunta de Goberno Local aprobou o proxecto de ordenanza municipal reguladora da utilización dos vehículos de mobilidade persoal no concello de Vigo (Expte: 142483-210).

Segundo.- De conformidade co establecido no artigo 76 do Texto Consolidado do Regulamento Orgánico do Pleno, o proxecto foi remitido ao Rexistro do Pleno (en adiante, Regulamento do Pleno).

Terceiro.- No prazo de seis días establecido no propio artigo 76, presentáronse emendas parciais (Grupo municipal do Partido Popular) e á totalidade do texto (Grupo Municipal do Bloque Nacionalista Galego) ao texto do proxecto de ordenanza.

FUNDAMENTOS XURÍDICOS

Primeiro.- En aplicación do disposto no art. 77.3 do Regulamento Orgánico do Pleno procédese á elaboración da seguinte proposta técnico-xurídica sobre as emendas presentadas ao articulado do texto do proxecto.

Segundo.- Por razón das consecuencias inherentes á eventual estimación das alegacións presentadas, procede resolver en primeiro lugar a emenda á totalidade do grupo municipal do BNG.

Terceiro.- A pretensión de devolución do proxecto á Xunta de Goberno Local radica en nove motivos.



Copia do documento - Concello de Vigo	Data impresión: 28/05/2026 13:07	Páxina 1 de 28
142483-210	CSV: ABB1BD-B6E34F-4EEH3A-XG5YUF-3D5SDA-FD	
Pode validar e/ou obter copia electrónica do documento utilizando o código QR da esquerda ou o código de verificación na dirección <a href="http://www.vigo.org/csv">http://www.vigo.org/csv</a>		

1.- O primeiro motivo leva a rúbrica de *"As zonas de baixas emisións como instrumento de transformación urbana e ambiental"*.

1.1 A xuízo do proponente, existen catro modelos de creación das zonas de baixas emisións presididos respectivamente polos principios de i) restrinxir o acceso, ii) reducir a demanda de acceso mediante o cobro dunha peaxe, iii) unha combinación dos anteriores, e iv) apartarse de todo iso e *"definir o conxunto da cidade como ZBE apostando por unha redución xeral do tráfico de vehículos privados en toda a cidade e no calmado do seu tránsito coa consecuente redución de emisións, en lugar de só promover a substitución do parque móbil por modelos eléctricos."*, resultando este último o modelo da *"Rede de Cidades que camiñan"*, o do Concello de Pontevedra e o da súa elección.

1.2 O motivo debe ser desestimado.

O modelo de zona de baixas emisións quedou definido no proxecto aprobado definitivamente por acordo da Xunta de Goberno Local de 19 de decembro de 2025.

No fundamento xurídico noveno rexeitouse de forma motivada e razoada en dereito idéntica alegación, que consta no propio expediente e que se ten aquí por reproducida.

2.- O segundo motivo leva a rúbrica *"vulneración dos principios de boa regulación e insuficiente motivación da iniciativa normativa"*.

2.1 No desenvolvemento do motivo dise que bótase en falta unha *"verdadeira análise comparativa entre distintos modelos posíbeis de implantación das ZBE. Non consta unha avaliación seria de alternativas baseadas na pacificación xeral do tráfico urbano, na reorganización integral da mobilidade, no alargamento dos espazos peonís, na limitación estrutural do tráfico de paso, na implantación de plataformas reservadas para o transporte colectivo ou na articulación dunha estratexia metropolitana coordinada de mobilidade sustentábel."*

Os argumentos do motivo se complementan coa consideración de que *"Tampouco existe unha análise rigorosa sobre os efectos sociais, económicos e territoriais das restricións previstas. A ordenanza non incorpora unha avaliación específica do impacto potencial sobre os barrios periféricos, as parroquias, os desprazamentos pendulares da área metropolitana, o comercio de proximidade, as persoas traballadoras con mobilidade obrigada nin os sectores con menor acceso ao transporte público."*

2.2 O motivo debe ser desestimado.

Hai que insistir neste particular que o modelo de zona de baixas emisións quedou definido no proxecto técnico de 19 de decembro de 2025.

No apartado 4 do fundamento xurídico noveno do citado acordo de 19 de decembro de 2025 deuse cumprida resposta desestimatoria do motivo en canto carente notoriamente de fundamento, que tense aquí por reproducido.

3.- O terceiro motivo leva a rúbrica de *"ausencia dunha planificación integral e falla de actualización do PMUS"*.



Copia do documento - Concello de Vigo	Data impresión: 28/05/2026 13:07	Páxina 2 de 28
142483-210	CSV: ABB1BD-B6E34F-4EEH3A-XG5YUF-3D5SDA-FD	
Pode validar e/ou obter copia electrónica do documento utilizando o código QR da esquerda ou o código de verificación na dirección <a href="http://www.vigo.org/csv">http://www.vigo.org/csv</a>		

### 3.1 Como fundamento do motivo dise que

*“Especialmente grave resulta a ausencia dunha actualización efectiva do Plan de Mobilidade Urbana Sustentábel (PMUS) do Concello de Vigo. O artigo 14.3 da Lei 7/2021 establece expresamente que as zonas de baixas emisións deben integrarse nos plans de mobilidade urbana sustentábel. Porén, o PMUS municipal permanece sen revisión substancial desde o período 2020-2021, malia os profundos cambios producidos nos patróns de mobilidade urbana e metropolitana nos últimos anos.*

*A ordenanza afirma formalmente a súa integración co PMUS e coa Axenda Urbana Vigo 2030, mais esa afirmación carece dunha motivación material suficiente e non aparece acompañada dunha diagnose actualizada da mobilidade urbana da cidade.*

*Non consta no expediente unha análise recente dos fluxos de tráfico, da evolución da demanda de transporte colectivo, das necesidades de conectividade entre barrios e parroquias, nin tampouco unha avaliación da capacidade real do sistema de transporte público para absorber os efectos derivados das restricións previstas.*

*Esta carencia constitúe unha deficiencia substancial da iniciativa normativa, pois impide acreditar que a ordenanza responda a unha planificación coherente, integrada e baseada en criterios técnicos actualizados.”*

### 3.2 O motivo debe ser desestimado.

O proxecto de ordenanza sometido á aprobación plenaria é realización normativa do proxecto técnico de 19 de decembro de 2025.

Respondendo á idéntica alegación de D. Álvaro José Díaz-Mella López, con D.N.I. \*\*\*4634\*\*, actuando no seu propio nome e tamén en representación do partido político VOX, rexeitouse no apartado 2.1 do fundamento xurídico sexto en base as seguintes consideracións:

“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 obrigação 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: 28/05/2026 13:07	Páxina 3 de 28
142483-210	CSV: ABB1BD-B6E34F-4EEH3A-XG5YUF-3D5SDA-FD	
Pode validar e/ou obter copia electrónica do documento utilizando o código QR da esquerda ou o código de verificación na dirección <a href="http://www.vigo.org/csv">http://www.vigo.org/csv</a>		

Trátase de “un conjunto de actuaciones que tienen como objetivo la implantación de formas de desplazamiento más sostenibles en el ámbito geográfico que corresponda, priorizando la reducción del transporte individual en beneficio de los sistemas colectivos y de otros modos no motorizados de transportes y desarrollando aquéllos que hagan compatibles crecimiento económico, cohesión social, seguridad vial y defensa del medio ambiente, garantizando, de esta forma, una mejor calidad de vida para los ciudadanos...” (art. 101.1)

Dentro do seu ámbito (autonómico, supramunicipal o municipal) “ajustarán su contenido a lo establecido en la 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 “incluirá, 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 vial.” (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 “actuaciones” 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 recogidos en la presente Ley y a lo dispuesto en los instrumentos de planificación que les afecten...”.



Copia do documento - Concello de Vigo	Data impresión: 28/05/2026 13:07	Páxina 4 de 28
142483-210	CSV: ABB1BD-B6E34F-4EEH3A-XG5YUF-3D5SDA-FD	
Pode validar e/ou obter copia electrónica do documento utilizando o código QR da esquerda ou o código de verificación na dirección <a href="http://www.vigo.org/csv">http://www.vigo.org/csv</a>		

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.”

Ás mencionadas consideracións debe engadirse o carácter continxente dos plans na nova regulación legal do art. 24 da Lei 9/2025.

4.- O motivo cuarto leva a rúbrica *“Deficiencias estruturais do modelo de mobilidade”*.

4.1 No desenvolvemento do motivo dise que

*“A proposta resulta igualmente insuficiente desde a perspectiva da mobilidade metropolitana. Vigo continúa padecendo importantes déficits estruturais de transporte público, tanto no ámbito urbano como na súa relación coa área metropolitana. Persisten problemas de conexión transversal entre barrios, insuficiencias de frecuencias e horarios, ausencia dunha verdadeira integración metropolitana, carencias de accesibilidade universal e unha elevada dependencia do vehículo privado en amplos sectores da cidade e da súa contorna.*

*Neste contexto, establecer restricións progresivas á circulación sen reforzar previamente o sistema público de mobilidade supón unha actuación socialmente regresiva que corre o risco de trasladar os custos da transición ecolóxica ás clases populares, ás persoas traballadoras e aos sectores con menor capacidade económica.”*

4.2 O motivo debe ser desestimado.

O proxecto de ordenanza sometido á aprobación responde adecuadamente aos obxectivos establecidos no proxecto de 19 de decembro de 2025 e nas normas que lle prestan fundamento, en particular aos establecidos con carácter principal e obrigatorio no Real Decreto 1052/2022, sen que as opinións meramente subxectivas expresadas no motivo desvirtúen en absoluto a expresada finalidade.

Ao que cabe engadir que a xestión do transporte público de viaxeiros, en fase de adxudicación do contrato de prestación de servizos, contempla adecuadamente nos seus pregos reitores as eventuais carencias, e a súa puntual atención nas respectivas ofertas.

5.- O motivo quinto leva a rúbrica *“Incoherencias do modelo regulatorio e insuficiente eficacia ambiental”*.

5.1 O seu sustento radica en que

*“Cómpre salientar, ademais, que o modelo escollido presenta evidentes contradicións internas. A ordenanza configura nos seu artigo 4, 5 e 6 un*



Copia do documento - Concello de Vigo	Data impresión: 28/05/2026 13:07	Páxina 5 de 28
142483-210	CSV: ABB1BD-B6E34F-4EEH3A-XG5YUF-3D5SDA-FD	
Pode validar e/ou obter copia electrónica do documento utilizando o código QR da esquerda ou o código de verificación na dirección <a href="http://www.vigo.org/csv">http://www.vigo.org/csv</a>		

sistema baseado nunha prohibición xeral de acceso e circulación, mentres os artigos 7, 8 e 9 incorporan un catálogo extraordinariamente amplo de excepcións e autorizacións. O número e alcance das exencións previstas para residentes, titulares de garaxes, empresas, vehículos profesionais, taxis, VTC, acceso a aparcadoiros, acceso escolar, acceso sanitario, vehículos comerciais e múltiples supostos adicionais revela unha evidente inconsistencia do modelo regulatorio.

*Esta proliferación de excepcións evidencia que a ordenanza non procura unha verdadeira reorganización estrutural da mobilidade urbana, senón a implantación dun sistema administrativamente complexo e de dubidosa eficacia ambiental, baseado nun equilibrio contraditorio entre prohibicións formais e autorizacións masivas. O resultado previsíbel é unha regulación potencialmente restritiva para determinados sectores sociais, pero insuficiente para producir unha redución significativa do tráfico e das emisións contaminantes."*

5.2 O motivo debe ser desestimado.

No apartado 2.2 do proxecto de 19 de decembro de 2025 estableceuse que

"2.2 ...

*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*



Copia do documento - Concello de Vigo	Data impresión: 28/05/2026 13:07	Páxina 6 de 28
142483-210	CSV: ABB1BD-B6E34F-4EEH3A-XG5YUF-3D5SDA-FD	
Pode validar e/ou obter copia electrónica do documento utilizando o código QR da esquerda ou o código de verificación na dirección <a href="http://www.vigo.org/csv">http://www.vigo.org/csv</a>		

que di

*Disposición adicional vigesimoprimer. 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."*

5.4 Todos os obxectivos cuantificables previstos no proxecto técnico, traducidos na ordenanza en autorizacións xerais e especiais de acceso, resultan proporcionales aos obxectivos perseguidos, e a súa efectiva consecución quedan condicionados no seu mantemento (D.A. Primeira do proxecto da ordenanza).

6.- O motivo sexto leva a rúbrica "*Problemas de seguridade xurídica, proporcionalidade e protección de datos*"

6.1 Relativo o motivo á Estratexia VIGO ECODRIVING 2030 dise que

*"A ordenanza non define con precisión os criterios técnicos de funcionamento destes sistemas, nin concreta os mecanismos de avaliación, as garantías de protección de datos, os límites da utilización da información recompilada nin os efectos xurídicos derivados da eventual clasificación das persoas condutoras.*

*A introdución de sistemas de valoración individualizada da conducción vinculados a incentivos municipais suscita serias dúbidas respecto do cumprimento*



Copia do documento - Concello de Vigo	Data impresión: 28/05/2026 13:07	Páxina 7 de 28
142483-210	CSV: ABB1BD-B6E34F-4EEH3A-XG5YUF-3D5SDA-FD	
Pode validar e/ou obter copia electrónica do documento utilizando o código QR da esquerda ou o código de verificación na dirección <a href="http://www.vigo.org/csv">http://www.vigo.org/csv</a>		

dos principios de proporcionalidade, minimización de datos, limitación da finalidade e seguridade xurídica exixidos tanto pola normativa europea como pola lexislación estatal en materia de protección de datos persoais.

*Máis aínda, a disposición adicional cuarta da propia ordenanza establece expresamente que a implantación da Estratexia Vigo ECODRIVING 2030 non implicará incremento da asignación orzamentaria nin modificación da dotación de persoal municipal, o que evidencia a falta de consistencia técnica e viabilidade material da medida.”*

## 6.2 O motivo debe ser desestimado.

Os criterios técnicos de funcionamento destes sistemas están suficientemente definidos no ecosistema das tecnoloxías europeas C-ITS nas que o Concello de Vigo ten protagonismo desde hai cando menos 13 anos.

A Estratexia Vigo ECODRIVING 2030 é un plan de actuación absolutamente alienado cos obxectivos de mellora de calidade do aire e mitigación do cambio climático do art. 3 do Real Decreto 1052/2022 que presta fundamento normativa á creación das zonas de baixas emisións. E os seus principios están suficientemente expresados no artigo 15.

O respecto ao bloque da normativa europea e nacional -Reglamento (UE) 2016/679, Ley Orgánica 3/2018 de Protección de Datos Personales y garantía de los derechos digitales- en materia de protección de datos é un punto de partida obrigado. A súa mención na ordenanza, que podería entenderse superflua, quere enfatizar a súa importancia no diseño, implantación e aplicación da mesma, momento en que unicamente cabería cuestionar no seu caso o seu cumprimento.

O Concello de Vigo dispón desde 2019 da citada tecnoloxía no seu centro de xestión da mobilidade, produto da participación nos proxectos europeos mencionados na introducción ao texto articulado da ordenanza.

7.- O motivo sétimo leva a rúbrica de *“insuficiencia dos mecanismos de participación pública”*.

## 7.1 O argumento radica en que

*“Resulta tamén especialmente criticábel a insuficiencia dos mecanismos de participación pública e institucional desenvolvidos durante a elaboración da ordenanza. Unha iniciativa normativa chamada a condicionar profundamente a mobilidade, o urbanismo e a vida económica e social da cidade esixía un proceso amplo, transparente e deliberativo de participación cidadá.*

*Porén, o Goberno municipal non promoveu un verdadeiro debate social arredor do modelo de mobilidade que precisa a cidade nin convocou previamente os órganos municipais de participación directamente afectados pola regulación.*

*A ausencia de convocatoria dos Consellos Sectoriais de Transportes, Medio Ambiente e Accesibilidade Local (malia ter sido reiteradamente solicitada polo BNG) constitúe unha grave limitación dos mecanismos de participación institucionalizada e supón unha actuación incompatíbel co principio de gobernanza participativa que debe orientar as políticas públicas de transición ecolóxica.”*



Copia do documento - Concello de Vigo	Data impresión: 28/05/2026 13:07	Páxina 8 de 28
142483-210	CSV: ABB1BD-B6E34F-4EEH3A-XG5YUF-3D5SDA-FD	
Pode validar e/ou obter copia electrónica do documento utilizando o código QR da esquerda ou o código de verificación na dirección <a href="http://www.vigo.org/csv">http://www.vigo.org/csv</a>		

## 7.2 O motivo debe ser desestimado.

Tanto o proxecto técnico como a ordenanza tiveron oportunidade cabal de participación cidadá e sectorial mediante a habilitación dun prazo conxunto de información pública e de consulta pública nos termos esixidos polo artigo 11 do Real Decreto 1052/2022 e o artigo 133 da Lei 39/2015.

8.- O motivo oitavo leva a rúbrica de *"Un modelo territorialmente fragmentario e socialmente regresivo"*.

### 8.1 No desenvolvemento do motivo dise que

*"A ordenanza incorre igualmente nunha visión territorialmente fragmentaria da mobilidade urbana ao configurar as zonas de baixas emisións como perímetros illados dentro da cidade. Esta concepción resulta insuficiente e contraditoria cunha política seria de mobilidade sustentábel. A redución efectiva das emisións contaminantes non pode fundamentarse na simple delimitación de áreas restritivas sometidas a control automatizado, senón nunha transformación global do modelo de mobilidade urbana.*

*Vigo precisa avanzar cara unha estratexia integral que conciba toda a cidade como un espazo de mobilidade sustentábel, reducindo progresivamente o tráfico innecesario mediante o reforzo do transporte colectivo, a mellora da accesibilidade, a ampliación do espazo peonil, a reorganización da mobilidade metropolitana e a creación de alternativas reais ao vehículo privado.*

*As zonas de baixas emisións non poden converterse nun instrumento de discriminación social baseado na capacidade económica das persoas para renovar os seus vehículos. A transición ecolóxica debe asentarse necesariamente sobre criterios de xustiza social e cohesión territorial, evitando que as restricións ambientais penalicen de maneira desproporcionada ás clases populares, ás persoas maiores, ás traballadoras e traballadores con mobilidade obrigada e á veciñanza das parroquias e da área metropolitana."*

### 8.2 O motivo debe ser desestimado.

Nin proxecto técnico nin ordenanza responden a una "visión territorialmente fragmentada da mobilidade urbana", senón ás obrigacións establecidas no Real Decreto 1052/2022 en relación estrita cos obxectivos previstos no mesmo.

A creación inmediata das catro zonas reguladas, complementado cos sistemas actuais de regulación técnica do tráfico e a futura implementación da Estratexia Vigo ECODRIVING 2030; á potencia das estratexias complementarias do VIGO VERTICAL e AXENDA URBANA VIGO 2030; as políticas de fomento do vehículo eléctrico; e, en fin, a continua potenciación do transporte público urbano de pasaxeiros descartan radicalmente aquela visión quebrada da mobilidade urbana.

9.- O último motivo da emenda á totalidade leva a rúbrica de "A necesidade dun novo modelo de mobilidade para Vigo".



Copia do documento - Concello de Vigo	Data impresión: 28/05/2026 13:07	Páxina 9 de 28
142483-210	CSV: ABB1BD-B6E34F-4EEH3A-XG5YUF-3D5SDA-FD	
Pode validar e/ou obter copia electrónica do documento utilizando o código QR da esquerda ou o código de verificación na dirección <a href="http://www.vigo.org/csv">http://www.vigo.org/csv</a>		

## 9.1 A explicación do motivo di

*"Tal e como vén defendendo o BNG de Vigo, a cidade non precisa unha "zona de baixas emisións" asentado en restricións e multas, senón unha estratexia integral de mobilidade sustentábel que poña no centro ás persoas e o dereito á cidade brindándolle á veciñanza alternativas reais e efectivas para unha mobilidade non dependente do vehículo particular, reducindo emisións a través do reforzo efectivo do transporte público e da reorganización do espazo urbano desde criterios ambientais, sociais e democráticos."*

9.2 O motivo é mero compendio dos anteriores, polo que expresando unha lexítima crítica política, merece idéntica resposta desestimatoria.

Cuarto.- As emendas presentadas polo grupo municipal do Partido Popular son ao texto articulado, resultando un total de 7.

1.- A primeira, referida ao art. 1.3, interesa a redacción no prazo de 18 meses desde a entrada en vigor da ordenanza, dun novo Plan de Mobilidade Urbana Sostible (PMUS), por desfase do actual (2014) e a necesaria coherencia entre ordenanza e PMUS.

### 1.1 O motivo debe ser desestimado.

A derogación dos artigos da Lei 2/2011 da Economía Sostible dedicados á regulación dos plans de mobilidade urbana sostible xunto ao carácter continxente da nova regulación dos citados instrumentos no artigo 24 da Lei 9/2025 aconsellan esperar ao seu desenvolvemento, sen prexuízo da necesaria coherencia entre as distintas accións sectoriais garantizada mediante a proclamada integración das zonas de baixas emisións no actual PMUS de 2014 actualizado en 2021.

2.- A segunda emenda, referida ao art. 3.3, interesa a ampliación do prazo de aplicación atenuada desde os 12 meses previstos en cada fase, a 18 meses.

2.1 O motivo debe ser desestimado. Un incremento desa natureza resulta desproporcionado para os fins propostos, e un risco certo para a seguridade xurídica por quebra da confianza colectiva na vixencias das normas aplicables.

3.- A terceira emenda, referida ao art. 10.6, interesa a habilitación de atención especial presencial na lonxa e por teléfono, dos interesados para todos os trámites relativos ás autorizacións de accesos. Así mesmo, que a aplicación informática de prevista no artigo 10.6 esté dispoñible antes da entrada en vigor da ordenanza.

### 3.1 O motivo debe ser desestimado.

A atención presencial na sede física do Concello, a telefónica e a electrónica que resulten da implantación da aplicación informática están plenamente garantidas sen necesidade específica de mención na propia ordenanza conforme aos principios xerais da Lei 39/2015 do Procedemento Administrativo Común das AAPP.

4.- A cuarta emenda, referida ao artigo 14, ESTRATEXIA VIGO



Copia do documento - Concello de Vigo	Data impresión: 28/05/2026 13:07	Páxina 10 de 28
142483-210	CSV: ABB1BD-B6E34F-4EEH3A-XG5YUF-3D5SDA-FD	
Pode validar e/ou obter copia electrónica do documento utilizando o código QR da esquerda ou o código de verificación na dirección <a href="http://www.vigo.org/csv">http://www.vigo.org/csv</a>		

ECODRIVING 2030 propón adiantar a súa aprobación desde os 24 meses iniciais a 18 meses por razóns de coherencia interna.

4.1 O prazo previsto na ordenanza é de 24 meses. É un máximo vinculado á sucesiva realización dos fitos previstos no artigo 15. É un prazo realista, susceptible de mellora solo en función das capacidades sobrevidas de realización acumulada dalgúns daqueles fitos, polo que non resulta prudente a redución proposta, que por tal motivo desestímase.

5.- A quinta emenda, relativa ao réxime sancionador, propón pospoñer a aplicación do réxime sancionador desde os 12 meses a 18 meses en cada fase.

5.1 O motivo debe ser desestimado polas razóns expresadas na consideración da emenda ao artigo 3.3

6.- A emenda 6, relativo ao art. 16.1 (réxime sancionador), propón un réxime de autorización de acceso temporal dun ano (renovable) en función do resultado de aplicar un coeficiente sobre o Indicador Público de Renda de Efectos Múltiples nos catro supostos que se mencionan, isto é, unidades familiares de 1, 2, 3 ou 4 o máis persoas.

6.1 O proxecto técnico e o texto da ordenanza (artigos 6 a 9) contemplan de forma exhaustiva todas as necesidades razoables de acceso con vehículo propio ao interior das catro zonas, sen que a condición económica constituía impedimento ou condicionante algún.

Por isto, o motivo debe ser desestimado.

7.- A última emenda, relativa á potenciación do transporte público, propón engadir unha nova disposición adicional, a sexta, co seguinte contido

*"Potenciación do transporte municipal como alternativa ao uso do vehículo privado na procura dos obxectivos últimos desta Ordenanza descritos na Disposición adicional primeira mediante o reforzos das liñas e rutas do transporte urbano que conectan estas zonas e a creación no autobús urbano de abonos mensuais e anuais sen límite de viaxes por unha tarifa plana de 20 € e 200 € respectivamente."*

7.1 O motivo debe ser desestimado.

A xestión do transporte público de viaxeiros, en fase de adxudicación do contrato de prestación de servizos, contempla adecuadamente nos seus pregos reitores as eventuais carencias, e a súa puntual atención nas respectivas ofertas.

Á vista dos feitos e fundamentos de dereito expostos, proponse ao Pleno da Corporación Municipal a adopción, previo ditame da Comisión Informativa correspondente, do seguinte.../...

Deseguido os funcionarios informantes emiten a proposta que se transcribe na parte dispositiva deste acordo.



Copia do documento - Concello de Vigo	Data impresión: 28/05/2026 13:07	Páxina 11 de 28
142483-210	CSV: ABB1BD-B6E34F-4EEH3A-XG5YUF-3D5SDA-FD	
Pode validar e/ou obter copia electrónica do documento utilizando o código QR da esquerda ou o código de verificación na dirección <a href="http://www.vigo.org/csv">http://www.vigo.org/csv</a>		

DITAME. A Comisión Informativa de Orzamentos e Facenda, na súa sesión ordinaria do 18.05.26, ditamina favorablemente a proposta.

Con data 20 de maio, o voceiro do grupo municipal do BNG, Sr. Perez Iglesias, presenta no Rexistro electrónico do Pleno expediente 5470/1101, VOTO PARTICULAR, que se someterá a votación.

Con data 20 de maio, a voceira do grupo municipal do Partido Popular, Sra. Sánchez Méndez, presenta no Rexistro electrónico do Pleno expediente 5474/1101, VOTO PARTICULAR, que se someterá a votación.

DELIBERACIÓNS. Constan no arquivo audiovisual incorporado á Acta.

#### VOTACIÓN VOTO PARTICULAR DO BNG (5470/1101):

- *Votos a favor:* tres (3) dos membros do grupo municipal do BNG, señores e señora, Abalde Comesaña, Martínez Piñeiro e Pérez Igrexas.
- *Votos en contra:* vinte e tres (23) dos membros do grupo municipal Socialista (18), señores e señoras, Aguiar Castro, Alonso Suárez, Aneiros Pereira, Caride Estévez, Espinosa Mangana, Estévez Rodríguez, Fernández Pérez, Gómez Díaz, Iglesias González, Iglesias López, Lago Barreiro, López Font, Mejías Sacaluga, Pardo Espiñeira, Rivas González, Rodríguez Calviño, Rodríguez Rodríguez e a Presidencia, e mais cinco (5) dos membros do grupo municipal do Partido Popular, señoras e señores, Benavides Alonso, García González, Gonzalez Abeijón, Martín Peña e Sánchez Méndez.
- *Abstencións:* Non houbo.

#### ACORDO

Con tres (3) votos a favor, dos membros do grupo municipal do BNG, vinte e tres (23) votos en contra, dos membros do grupo municipal do PSOE (18) e mais cinco (5) dos membros do grupo municipal do PP, o Pleno da Corporación rexeita o voto particular presentado no Rexistro do Pleno, nº 5470/1101, con data de entrada o 20 de maio de 2026, polo voceiro do grupo municipal do BNG.

#### VOTACIÓN VOTO PARTICULAR DO PARTIDO POPULAR (5474/1101):

- *Votos a favor:* cinco (5) dos membros do grupo municipal do Partido Popular, señoras e señores, Benavides Alonso, García González, Gonzalez Abeijón, Martín Peña e Sánchez Méndez.
- *Votos en contra:* vinte e un (21) dos membros do grupo municipal Socialista (18), señores e señoras, Aguiar Castro, Alonso Suárez, Aneiros Pereira, Caride Estévez, Espinosa Mangana, Estévez Rodríguez, Fernández Pérez, Gómez Díaz, Iglesias González, Iglesias López, Lago Barreiro, López Font, Mejías Sacaluga, Pardo Espiñeira, Rivas González, Rodríguez Calviño, Rodríguez Rodríguez e a Presidencia, e mais tres (3) dos membros do grupo municipal do BNG, señores e señora, Abalde Comesaña, Martínez Piñeiro e Pérez Igrexas.
- *Abstencións:* Non houbo.



Copia do documento - Concello de Vigo	Data impresión: 28/05/2026 13:07	Páxina 12 de 28
142483-210	CSV: ABB1BD-B6E34F-4EEH3A-XG5YUF-3D5SDA-FD	
Pode validar e/ou obter copia electrónica do documento utilizando o código QR da esquerda ou o código de verificación na dirección <a href="http://www.vigo.org/csv">http://www.vigo.org/csv</a>		

## ACORDO

Con cinco (5) votos a favor, dos membros do grupo municipal do PP, e vinte e un (21) votos en contra dos membros do grupo municipal do PSOE (18) e mais tres (3) dos membros do grupo municipal do BNG, o Pleno da Corporación rexeita o voto particular presentado no Rexistro do Pleno, nº 5474/1101, con data de entrada o 20 de maio de 2026, pola voceira do grupo municipal do Partido Popular.

## VOTACIÓN ASUNTO DITAMINADO:

- *Votos a favor:* dezaioito (18) dos membros do grupo municipal Socialista, señores e señoras, Aguiar Castro, Alonso Suárez, Aneiros Pereira, Caride Estévez, Espinosa Mangana, Estévez Rodríguez, Fernández Pérez, Gómez Díaz, Iglesias González, Iglesias López, Lago Barreiro, López Font, Mejías Sacaluga, Pardo Espiñeira, Rivas González, Rodríguez Calviño, Rodríguez Rodríguez e a Presidencia.
- *Votos en contra:* oito (8) dos membros do grupo municipal do Partido Popular (5), señoras e señores, Benavides Alonso, García González, Gonzalez Abeijón, Martín Peña e Sánchez Méndez, e mais tres (3) dos membros do grupo municipal do BNG, señores e señora, Abalde Comesaña, Martínez Piñeiro e Pérez Igrexas.
- *Abstencións:* Ningunha.

## ACORDO

Con dezaioito (18) votos a favor, dos membros do grupo municipal Socialista, e oito (8) votos en contra, dos membros do grupo municipal do Partido Popular (5) e do grupo municipal do BNG (3), o Pleno da Corporación municipal adopta o seguinte acordo,

**PRIMEIRO:** Con base no informe-proposta emitido polo Xefe de Área de Seguridade e Mobilidade, transcrito na parte expositiva deste acordo, e previo ditame da Comisión Informativa, desestimar as emendas á totalidade do grupo municipal do Bloque Nacionalista Galego, e así mesmo desestimar ás emendas ao texto articulado presentadas polo grupo municipal do Partido Popular, no trámite de presentación de emendas polos grupos municipais establecido no Regulamento Orgánico do Pleno do Concello de Vigo.

**SEGUNDO:** Aprobar inicialmente a ORDENANZA MUNICIPAL REGULADORA DAS ZONAS DE BAIXAS EMISIÓN DO CONCELLO DE VIGO (Expte: Nº142483/210), co texto que se transcribe ao final deste acordo.

**TERCEIRO:** Abrir un período de información pública polo prazo de 30 días para a presentación de reclamacións e suxestións.

**CUARTO:** Declarar que, consonte ao establecido no artigo 49.c) da LRBRL, de non se presentar ningunha reclamación ou suxestión, entenderase definitivamente aprobado o acordo ata entón provisional, debendo publicarse o texto íntegro da Ordenanza modificada no BOP, entrando en vigor cando transcorrese o prazo previsto no artigo 65.2 da Lei 7/1985, do 2 de abril, Reguladora das Bases de Réxime Local.



Copia do documento - Concello de Vigo	Data impresión: 28/05/2026 13:07	Páxina 13 de 28
142483-210	CSV: ABB1BD-B6E34F-4EEH3A-XG5YUF-3D5SDA-FD	
Pode validar e/ou obter copia electrónica do documento utilizando o código QR da esquerda ou o código de verificación na dirección <a href="http://www.vigo.org/csv">http://www.vigo.org/csv</a>		

# ORDENANZA MUNICIPAL REGULADORA DAS ZONAS DE BAIXAS EMISIÓNS DO CONCELLO DE VIGO

## Table of Contents

<b>PREÁMBULO.....</b>	<b>15</b>
<b>CAPÍTULO I. DISPOSICIÓN XERAIS.....</b>	<b>17</b>
ARTIGO 1 O BXECTO.....	17
ARTIGO 2 ACTIVIDADE REGULADA.....	18
ARTIGO 3 RÉXIME TEMPORAL DE ENTRADA EN VIGOR.....	18
ARTIGO 4 RÉXIME DE UTILIZACIÓN.....	19
<b>CAPÍTULO II.....</b>	<b>19</b>
ARTIGO 5 DELIMITACIÓN.....	19
ARTIGO 6 RÉXIME XERAL.....	19
ARTIGO 7 AUTORIZACIÓN XERAL.....	19
ARTIGO 8 AUTORIZACIÓN ESPECIAIS.....	20
ARTIGO 9 CARGA E DESCARGA DE MERCADORÍAS.....	20
<b>CAPÍTULO III.....</b>	<b>21</b>
ARTIGO 10 SISTEMA DE XESTIÓN DE ACCESOS.....	21
ARTIGO 11 SINALIZACIÓN DAS ZONAS DE BAIXAS EMISIÓNS.....	21
ARTIGO 12 ETIQUETA AMBIENTAL.....	22
ARTIGO 13 SISTEMA DE VIXILANCIA E CONTROL.....	22
<b>CAPÍTULO IV.....</b>	<b>22</b>
ARTIGO 14 CREACIÓN DA ESTRATEXIA VIGO ECODRIVING 2030.....	22
ARTIGO 15 PRINCIPIOS XERAIS.....	22
<b>CAPÍTULO V.....</b>	<b>23</b>
ARTIGO 16 RÉXIME SANCIONADOR.....	23
<b>DISPOSICIÓN ADICIONAL PRIMEIRA. PRECEDENCIA DOS O BXECTIVOS ESTABLECIDOS NO PROXECTO TÉCNICO.....</b>	<b>23</b>
<b>DISPOSICIÓN ADICIONAL SEGUNDA. ACTUACIÓN NO EIDO DÁ DISTRIBUCIÓN URBANA DE MERCADORÍAS.....</b>	<b>23</b>
<b>DISPOSICIÓN ADICIONAL TERCEIRA. CRITERIOS PARA A APLICACIÓN PROGRESIVA E ATENUADA EN CADA FASE.....</b>	<b>24</b>
<b>DISPOSICIÓN ADICIONAL CUARTA. MEDIOS DE IMPLANTACIÓN DO VIGO ECO-DRIVING 2030.....</b>	<b>24</b>
<b>DISPOSICIÓN ADICIONAL QUINTA. ADECUACIÓN DO USO DOS VEHÍCULOS DE MOBILIDADE PERSOAL.....</b>	<b>24</b>
<b>DISPOSICIÓN DERROGATORIA.....</b>	<b>24</b>
<b>DISPOSICIÓN FINAL. PUBLICACIÓN E ENTRADA EN VIGOR.....</b>	<b>24</b>
<b>ANEXO. DELIMITACIÓN DAS ZONAS DE BAIXAS EMISIÓNS.....</b>	<b>24</b>



## PREÁMBULO

## I

A cidade de Vigo conta cunha poboación censada de 302.574 habitantes, o que a converte no núcleo máis poboado de Galicia, incrementándose esta cifra ata case os 500.000 habitantes, se se ten en conta a área metropolitana formada polos 13 municipios circundantes, o que a sitúa como a decimosegunda área metropolitana en importancia en España.

## II

A Lei 7/2021 de cambio climático e transición enerxética estableceu no seu art. 14.3 a obrigação dos municipios de máis de 50.000 habitantes de contemplar nos seus plans de mobilidade sostible o establecemento de zonas de baixas emisións antes de 2023.

Non obstante o prazo límite establecido para o cumprimento da citada obrigaçión legal, o Goberno do Estado aprobou a Orde TMA/892/2021, do 17 de agosto, pola que se establecen as bases reguladoras do Programa de axudas a municipios para a implantación de zonas de baixas emisións (ZBE) e a transformación dixital e sostible do transporte urbano, no marco do Plan de Recuperación, Transformación e Resiliencia, así como a súa correspondente convocatoria para o exercicio 2021.

O Concello de Vigo acolleuse á convocatoria correspondente ao exercicio 2022 ao abeiro da devandita orde.

## III

Por Acordo da Xunta de Goberno Local adoptado en sesión ordinaria do 19 de decembro de 2025 (Expte:142482/210) o Concello de Vigo aprobou definitivamente o Proxecto de Creación de Zonas de Baixas Emisións establecido polo art.10 do Real Decreto 1052/2022 ditado en desenvolvemento do art. 14.3 da Lei 7/2021.

## IV

A presente ordenanza ten por obxecto o establecemento e regulación das zonas de baixas emisións na cidade de Vigo, de conformidade coas obrigaçións establecidas na Lei 7/2021 e o Real Decreto 1052/2022, que constitúe o seu desenvolvemento regulamentario, e a normativa estatal e/ou autonómica concordante.

En particular, responde o mandato xeral de regulación da ordenación e control do tráfico a través do devandito instrumento específico previsto nos art. 7 e 18 do Texto Refundido da a Lei sobre Tráfico, Circulación de Vehículos de motor e Seguridade viaria (Real Decreto Lexislativo 6/2015).

## V

Na súa configuración legal, as zonas de baixas emisións comprenden a elaboración e aprobación de dous instrumentos sucesivos en profunda correspondencia: o proxecto e a ordenanza.

No en tanto, o seu alcance xurídico é ben distinto.

O proxecto é obrigada concreción técnica dos obxectivos xenéricos principais relativos á mellora da calidade do aire e mitigación do cambio climático, e no seu caso a promoción doutros como a calidade acústica, o impulso a modos de transporte máis sostibles e en xeral a maior eficiencia enerxética no uso dos



Copia do documento - Concello de Vigo	Data impresión: 28/05/2026 13:07	Páxina 15 de 28
142483-210	CSV: ABB1BD-B6E34F-4EEH3A-XG5YUF-3D5SDA-FD	
Pode validar e/ou obter copia electrónica do documento utilizando o código QR da esquerda ou o código de verificación na dirección <a href="http://www.vigo.org/csv">http://www.vigo.org/csv</a>		

medios de transporte

A ordenanza, a dimensión regulamentaria do conxunto de medidas legalmente previstas (delimitación territorial das zonas, restricións ou prohibicións de acceso, circulación e estacionamento, réxime de autorizacións) con afectación directa para os dereitos e deberes do conxunto da cidadanía, para a consecución dos obxectivos previstos no proxecto.

## VI

O proxecto técnico de creación das zonas de baixas emisións aprobado pola Xunta de Goberno Local contempla catro zonas: Vigo-Centro, Praza de Portugal, Calvario e Bouzas.

É obxecto da presente ordenanza a ordenación da súa delimitación territorial, as fases de implantación, as medidas de control establecidas para cada unha delas, e o réxime de autorizacións xerais e especiais.

Trátase dunha ordenación especial da circulación de carácter permanente, suficiente para o cumprimento continuado e progresivo dos obxectivos sinalados no proxecto técnico, e proporcional aos mesmos. Iso sen prexuízo da súa revisión nos casos e termos previstos no bloque da legalidade vixente nesta materia.

En canto regulación especial, prevalece sobre calquera normas xerais de circulación ordinaria establecidas legal ou regulamentariamente, comprensivas da ordenanza xeral de circulación da cidade de Vigo, a de carga e descarga de mercancías e cantas outras regulen incidentalmente materias conexas, en canto estas resulten incompatibles con aquela.

## VII

O proxecto técnico aprobado contempla, así mesmo, os sistemas de control de accesos e circulación nas devanditas zonas, cuxa implantación tamén é obxecto de regulación por ordenanza municipal.

## VIII

Cabalmente entendidos, os obxectivos globais de mantemento da calidade do aire e mitigación do cambio climático, eficiencia enerxética e calidade acústica no eido da mobilidade urbana implican unha nova dimensión para a xestión do tráfico rodado: equiparar os estándares de seguridade esixibles na súa xestión por razón do risco inherente á circulación determinante da sinistralidade viaria, e de fluidez, comodidade e economía dos desprazamentos 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.

Ademais, a efectiva consecución dos mencionados obxectivos pode ser acadada de forma espontánea, con efectos inmediatos e continuados para o conxunto da cidadanía, mediante a utilización das tecnoloxías encadradas actualmente baixo a denominación de ITS COOPERATIVOS (C-ITS), sistemas intelixentes de transporte regulados no Real Decreto 662/2012, de 13 de abril, polo que se establece o marco para a implantación dos sistemas intelixentes de transporte (SIT) no sector do transporte por estrada e para as interfaces con outros modos de transporte.

Produto da súa participación sucesiva, desde 2013, en proxectos europeos orientados á mencionada finalidade (COMPASS 4D, COGISTICS, P4ITS - C-Mobile, C-ROADS, In2CCAM), o Concello dispón desde 2019 no seu centro de control



Copia do documento - Concello de Vigo	Data impresión: 28/05/2026 13:07	Páxina 16 de 28
142483-210	CSV: ABB1BD-B6E34F-4EEH3A-XG5YUF-3D5SDA-FD	
Pode validar e/ou obter copia electrónica do documento utilizando o código QR da esquerda ou o código de verificación na dirección <a href="http://www.vigo.org/csv">http://www.vigo.org/csv</a>		

dunha plataforma de xestión do tráfico de vehículos e peóns con capacidade bastante para garantir un nivel de servizo acorde ás novas esixencias derivadas do cambio climático e a transición enerxética.

Coa expresada finalidade, engádesse á creación das catro zonas de baixas emisións a obrigación de adopción dun plan estratéxico de acción de alcance xeral, a ESTRATEXIA Vigo ECODRIVING 2030.

#### IX

A presente ordenanza estruturase en cinco capítulos, integrados por un total de dezaseis artigos, cinco disposicións adicionais, unha disposición derogatoria, unha disposición final e un anexo.

#### X

A ordenanza responde aos principios de boa regulación recollidos no artigo 129 da Lei 39/2015, do 1 de outubro, do Procedemento Administrativo Común das Administracións Públicas.

Aos principios de necesidade e eficacia, porque persegue a consecución dun interese xeral específico, ten obxectivos inequívocos cuantificados alienados a tal fin e é o instrumento legal específico demandado para ese efecto,

Ao de proporcionalidade, porque a delimitación territorial e as medidas propostas constitúen un todo unitario e indivisible atendendo a criterios de poboación, necesidades de mobilidade, usos urbanísticos, e comprobación da situación de partida en canto á calidade atmosférica e os seus determinantes.

Á dimensión máis específica da seguridade xurídica, porque constitúe unha regulación estable, predicible, integrada, clara e de certeza, que facilita o seu coñecemento e comprensión e, en consecuencia, a actuación e toma de decisións vinculadas a esta materia polo conxunto da cidadanía.

Ao principio de eficiencia, porque non institúe cargas administrativas innecesarias, nin alteración algunha na adecuada asignación dos recursos dedicados.

#### XI

A implantación das zonas de baixas emisións por medio da aprobación da presente ordenanza presenta tamén un balance positivo en termos das obrigacións legais de estabilidade orzamentaria e sustentabilidade financeira nos termos establecidos pola Lei orgánica 2/2012 de Estabilidade Orzamentaria e Sustentabilidade Financeira, e a Lei 39/2015 do Procedemento Administrativo Común das Administracións Públicas. Así ponse de manifesto no informe da Intervención Xeral de 29 de agosto de 2025 relativo á aprobación do proxecto técnico aprobado definitivamente pola Xunta de Goberno Local por acordo de 19 de decembro de 2025.

### CAPÍTULO I. Disposicións Xerais

#### Artigo 1 Obxecto.

1. A presente ordenanza ten por obxecto a delimitación e implantación das zonas de baixas emisións na cidade de Vigo, en cumprimento do mandato legal establecido no art. 14.3 da Lei 7/2021 de cambio climático e transición enerxética, no Real Decreto 1052/2022 que constitúe o seu desenvolvemento regulamentario, e no Proxecto Técnico aprobado pola Xunta de Goberno Local en sesión ordinaria



Copia do documento - Concello de Vigo	Data impresión: 28/05/2026 13:07	Páxina 17 de 28
142483-210	CSV: ABB1BD-B6E34F-4EEH3A-XG5YUF-3D5SDA-FD	
Pode validar e/ou obter copia electrónica do documento utilizando o código QR da esquerda ou o código de verificación na dirección <a href="http://www.vigo.org/csv">http://www.vigo.org/csv</a>		

do 19 de decembro de 2025.

Así mesmo, ten por obxecto coadxuvar de forma inmediata e efectiva aos citados obxectivos legais procurando o uso xeneralizado dos modernos estándares europeos de xestión do tráfico identificados como sistemas intelixentes de transporte cooperativos (C-ITS).

2. Todos os conceptos xurídicos comprendidos na presente ordenanza deberán ser entendidos no sentido preciso que para os mesmos establezan as normas legais e regulamentarias que lles prestan fundamento, constituídas sen propósito exhaustivo polas mencionadas no apartado anterior, a lexislación de tráfico, circulación de vehículos de motor e seguridade viaria, as normas básicas do procedemento administrativo común das administracións públicas, e as normas de dereito privado en canto resulten pertinentes.

3. A regulación que se establece resulta conforme e integrada cos principais instrumentos de planificación municipal da que forma parte, constituídos polo Plan Xeral de Ordenación Municipal, o Plan de Mobilidade Urbana Sostible, a Estratexia de Desenvolvemento Urbano Sostible Integrado "Vigo Vertical", a Axenda Urbana Vigo 2030, e a Ordenanza reguladora do estacionamento controlado e limitado en superficie (zona XER).

#### Artigo 2 Actividade regulada.

1. Esta Ordenanza é de aplicación en todo o ámbito territorial ao que se refire o artigo 5 respecto de a circulación e os demais usos e actividades que se realicen nas vías, espazos e terreos urbanos aptos para a circulación, ás vías e terreos que sen ter tal aptitude sexan de uso común, así como ás persoas usuarias de tales vías, espazos e terreos, entendendo por tales os viandantes, quen conduza toda clase de vehículos e calquera outra persoa que os utilice ou realice actividades sobre eles.

2. O establecemento das catro zonas de baixas emisións responde os principios de incidencia ambiental e conciliación das esixencias legais derivadas de necesaria correlación dos obxectivos propios da mobilidade sostible e a economía sostible.

#### Artigo 3 Réxime temporal de entrada en vigor.

1. O establecemento das zonas de baixas emisións estrutúrase temporalmente en tres fases sucesivas e continuadas, cunha duración de dous anos as dúas primeiras e a terceira duración indefinida.

A primeira das devanditas fases comeza o día de entrada en vigor da ordenanza, e as outras dúas na mesma data do ano sucesivo correspondente.

2. A primeira fase aplica unicamente aos vehículos sen distintivo ambiental (Vehículos A) conforme a clasificación establecida no apartado E do Anexo II do Real Decreto 2822/1998 do 23 de decembro polo que se aproba o Regulamento Xeral de Vehículos, ou normas que a substitúan.

A segunda fase, aos vehículos A e aos vehículos con distintivo ambiental B (Vehículos B).

A terceira e última fase aplicarase aos vehículos con distintivo ambiental A, B e C (Vehículos C).

3. O primeiro ano de cada unha das tres fases, computado desde a data da súa entrada en vigor ata o día inmediato anterior da mesma data do segundo ano,



Copia do documento - Concello de Vigo	Data impresión: 28/05/2026 13:07	Páxina 18 de 28
142483-210	CSV: ABB1BD-B6E34F-4EEH3A-XG5YUF-3D5SDA-FD	
Pode validar e/ou obter copia electrónica do documento utilizando o código QR da esquerda ou o código de verificación na dirección <a href="http://www.vigo.org/csv">http://www.vigo.org/csv</a>		

establécese un réxime de aplicación atenuado presidido polo seguimento puntual do acceso ás devanditas zonas a través dos sistemas de vixilancia establecidos nesta ordenanza, e accións públicas de información e concienciación xeral para a consecución dos obxectivos establecidos no artigo 1, e en particular de advertencia oficial aos usuarios afectados polas restricións que se establecen.

#### Artigo 4 Réxime de utilización.

O réxime de acceso, circulación e estacionamento nas zonas de baixas emisións estrutúrase sobre unha prohibición xeral de acceso, e as autorizacións de excepción á mesma nos termos establecidos nesta ordenanza.

### CAPÍTULO II

#### Artigo 5 Delimitación.

1. Constitúense as seguintes zonas de baixas emisións:

- a) Centro
- b) Praza de Portugal
- c) Calvario
- d) Bouzas

2. O ámbito de aplicación de cada unha das catro zonas é o descrito no Anexo.

3. A creación, modificación ou supresión das zonas de baixas emisións queda sometida á potestade de ordenanza municipal.

#### Artigo 6 Réxime xeral.

Conforme ao establecido no artigo 3, establécese con carácter xeral a prohibición de circulación de mero tránsito polo perímetro interior das catro zonas de baixas emisións establecidas no artigo 5, así como o acceso ás mesmas con propósito distinto do réxime de autorizacións de excepción establecido nesta ordenanza.

#### Artigo 7 Autorización xeral.

Non obstante o establecido no artigo 6, están autorizados para o acceso, circulación e estacionamento nas zonas de baixas emisións quen á entrada en vigor da presente ordenanza cumpran algún dos seguintes requisitos:

a) Con independencia do domicilio do titular do vehículo ou vehículos, do motivo de mobilidade e da súa orixe e destino, os vehículos que cumpran as seguintes condicións:

1ª Que se atopen domiciliados nunha das zonas de baixas emisións no Rexistro de Vehículos da Dirección Xeral de Tráfico;

2ª Que figuren de alta no padrón do imposto de vehículos de tracción mecánica.

b) Os vehículos dos que dispoñan as persoas empadroadas no ámbito territorial dunha das zonas de baixas emisións, en réxime de propiedade, usufruto, renting, leasing, arrendamento, retribución en especie ou como vehículo de substitución e doutras persoas invitadas por estas.

c) Os vehículos adscritos a unha actividade económica que indiquen as empresas e autónomos cuxa actividade empresarial, profesional ou comercial exérxase nun local ou oficina situada no interior dalgunha das zonas de baixas emisións.

d) Os vehículos, destinados ao transporte de persoas titulares de cartón de estacionamento para persoas con mobilidade reducida (PMR).

e) Os vehículos adscritos aos servizos públicos esenciais, que comprenderán en todo caso os da Policía Local, Servizo de Extinción de Incendios e Salvamento,



Copia do documento - Concello de Vigo	Data impresión: 28/05/2026 13:07	Páxina 19 de 28
142483-210	CSV: ABB1BD-B6E34F-4EEH3A-XG5YUF-3D5SDA-FD	
Pode validar e/ou obter copia electrónica do documento utilizando o código QR da esquerda ou o código de verificación na dirección <a href="http://www.vigo.org/csv">http://www.vigo.org/csv</a>		

Protección Civil, Forzas e Corpos de Seguridade do Estado, Policía Autonómica, servizos sanitarios, e demais esenciais que así se acorde pola Xunta de Goberno Local.

f) As motocicletas, os ciclomotores, e os vehículos de tres rodas asimilables a ciclomotores ou a motocicletas en horario de sete a vinte e dúas horas (7:00h – 22:00h).

g) Os vehículos de mobilidade persoal.

h) Os vehículos que teñan a condición legal de históricos conforme ao establecido no Real Decreto 892/2024, do 10 de setembro, polo que se aproba o Regulamento de Vehículos Históricos.

## Artigo 8 Autorizacións especiais.

Non obstante o establecido no artigo 6, permítese o acceso e a circulación polas zonas de baixas emisións aos seguintes vehículos, en función da razón de acceso e circulación, ou a actividade a realizar:

1º. Os vehículos das Administracións Públicas ou os seus contratistas que presten servizos públicos básicos como transporte colectivo de persoas usuarias do transporte, limpeza viaria, recollida de residuos, mantemento e conservación de vías públicas, zonas verdes, instalacións, patrimonio municipal e outros servizos municipais en xestión tanto directa como indirecta.

2º. Os vehículos industriais debidamente rotulados e identificados das empresas, e os seus contratistas, que presten servizos de urxencias na vía pública sobre subministración de auga, gas, electricidade ou telecomunicacións.

3º. Os autobuses que dean servizo aos establecementos ou institucións situados na zona de baixas emisións.

4º. Os vehículos autotaxi.

5º. Os vehículos turismo de arrendamento con condutor.

6º. Os vehículos de empresas, sexan estas persoas físicas ou xurídicas, e de profesionais que presten servizos ou entreguen ou recollan subministracións.

7º. Os vehículos que indiquen quen dispoña, en calidade de propietarios, usufrutuarios ou por calquera outro título, de prazas de aparcamento particulares.

8º. Os vehículos que accedan aos talleres de reparación de vehículos.

9º. Os vehículos necesarios para a realización de ocupacións e actos na vía pública autorizados polo Concello de Vigo.

10º. Vehículos que accedan á zona de baixas emisións para acceder a servizos públicos de saúde ou para deixar ou recoller alumnos de educación infantil e primaria así como aos alumnos de secundaria, cuxas necesidades así o esixan.

11º. Vehículos de persoas traballadoras de establecementos do interior das zonas de baixas emisións con horario nocturno, cando o horario de entrada ou saída do lugar de traballo estea comprendido entre as cero horas e as sete horas e trinta minutos, no expresado lapso de tempo.

12º. Os restantes vehículos, unicamente para estacionar nun aparcamento de uso público ou privado, na zona de estacionamento limitado e controlado en superficie mediante parquímetros, ou por reserva de estacionamento, situados no interior da zona de baixas emisións.

Entenderase comprendido neste ordinal, en todo caso, o acceso ás reservas de estacionamento hoteleiras exclusivamente para a actividade de control e saída de clientes.

## Artigo 9 Carga e descarga de mercadorías.

1. A actividade de carga e descarga de mercadorías no interior das zonas de baixas emisións axustarase á vixente ordenanza municipal reguladora das



Copia do documento - Concello de Vigo	Data impresión: 28/05/2026 13:07	Páxina 20 de 28
142483-210	CSV: ABB1BD-B6E34F-4EEH3A-XG5YUF-3D5SDA-FD	
Pode validar e/ou obter copia electrónica do documento utilizando o código QR da esquerda ou o código de verificación na dirección <a href="http://www.vigo.org/csv">http://www.vigo.org/csv</a>		

operacións de carga e descarga de mercadorías nas vías urbanas publicada no Boletín oficial da Provincia de Pontevedra de 23 de xuño de 2008, coas particularidades establecidas na presente ordenanza.

2. No horario habilitado conforme á ordenanza municipal de carga e descarga para a realización da actividade, permítese o acceso e circulación unicamente co expresado propósito.

3. Aos mesmos efectos do exercicio da actividade de carga e descarga no interior das zonas de baixas emisións, permítese a utilización de motocicletas, ciclomotores, vehículos de tres rodas asimilables a ciclomotores ou a motocicletas ciclos, bicicletas e vehículos de mobilidade persoal.

A utilización desta clase de vehículos coa expresada finalidade non está suxeita ao horario establecido para a actividade de carga e descarga.

### CAPÍTULO III

#### Artigo 10 Sistema de Xestión de Accesos.

1. As autorizacións reguladas nos artigos 7, 8 e 9 quedan sometidas en canto á súa obtención ao réxime xeral de declaración responsable establecido na Lei 39/2015, do 1 de outubro, do Procedemento Administrativo Común das Administracións Públicas.

2. As autorizacións do artigo 7 terán unha duración permanente, a salvo o cambio de circunstancias que determinaron conforme á presente ordenanza a súa obtención.

3. As autorizacións dos ordinais 1º a 7º, 10º e 11º do artigo 8, e as do artigo 9 terán unha duración de tres anos, sen prexuízo de sucesivas prórrogas, condicionada ó mantemento das circunstancias que determinaron conforme á presente ordenanza a súa obtención.

4. As autorizacións dos ordinais 8º, 9º e 12º do artigo 8 terán a duración que resulte do tempo indispensable para a realización do motivo de acceso ou o exercicio da actividade respectivamente.

5. Non están suxeitas ao réxime de declaración responsable as autorizacións establecidas nos apartados f) e g) do artigo 7.

O seu control corresponderá, en canto resulte pertinente, aos axentes da autoridade encargados da vixilancia do tráfico.

6. Para os efectos de xestión das autorizacións de acceso establecidas na presente ordenanza, no prazo máximo de dous meses desde a data da súa entrada en vigor o órgano competente en materia de xestión das zonas de baixas emisións poñerá ao dispor de todas as persoas interesadas, na sede electrónica do Concello de Vigo, unha aplicación informática gratuita que permita para todo tipo de soportes electrónicos de comunicación o acceso á súa regulación legal, e realizar cantas xestións precisen sobre o réxime de acceso e utilización das mesmas.

A aplicación responderá por deseño e operatividade aos principios de simplicidade e accesibilidade de uso, e de mínima carga administrativa, asegurando o seu uso intuitivo e priorizando a automatización dos procedementos.

7. En idéntico prazo do apartado anterior e aos mesmos efectos, poñerase ao dispor dos interesados o modelo normalizado de presentación das declaracións responsables, que será obrigatorio conforme ao establecido no artigo 66 da Lei 39/2015.

#### Artigo 11 Sinalización das zonas de baixas emisións.

A sinalización das zonas de baixas emisións axustarase ao establecido para ese efecto no artigo 14 do Real Decreto 1052/2022.



Copia do documento - Concello de Vigo	Data impresión: 28/05/2026 13:07	Páxina 21 de 28
142483-210	CSV: ABB1BD-B6E34F-4EEH3A-XG5YUF-3D5SDA-FD	
Pode validar e/ou obter copia electrónica do documento utilizando o código QR da esquerda ou o código de verificación na dirección <a href="http://www.vigo.org/csv">http://www.vigo.org/csv</a>		

## Artigo 12 Etiqueta ambiental.

Por razóns de inmediatez e dispoñibilidade continuada para todas as persoas interesadas do sistema de control da cualificación ambiental de todos os vehículos rexistrados no Rexistro de Vehículos da Dirección Xeral de Tráfico, non se establece a obrigatoriedade da utilización das correspondentes etiquetas ambientais reguladas no Real Decreto 2822/1998 do 23 de decembro polo que se aproba o Regulamento Xeral de Vehículos.

## Artigo 13 Sistema de vixilancia e control.

O control do cumprimento das disposicións desta ordenanza respecto ao acceso de vehículos ás zonas de baixas emisións da cidade realizarase mediante a aplicación informática do artigo 10.6 combinada con dispositivos automáticos de lectura de matrículas de captación de imaxes, tales como cámaras dotadas de lector OCR, foto-vermello ou medios tecnolóxicos similares, con suxeición ao disposto na Disposición Adicional Oitava da Lei Orgánica 4/1997, do 4 de agosto, pola que se regula a utilización de videocámaras polas forzas e corpos de seguridade en lugares públicos en relación coa Lei Orgánica 3/2018, do 5 de decembro, de Protección de Datos Privados e garantía dos dereitos dixitais; iso sen prexuízo dos controis realizados polos axentes da Policía Local encargados da vixilancia do tráfico.

Para ese efecto estarase ao disposto no Proxecto Técnico aprobado pola Xunta de Goberno Local do 19 de decembro de 2025.

## CAPÍTULO IV

### Artigo 14 Creación da Estratexia Vigo ECODRIVING 2030.

1. Con data límite de 31 de agosto de 2028 a Xunta de Goberno Local aprobará un plan de actuación, Estratexia Vigo ECODRIVING 2030, co obxectivo de trabar na xestión global da mobilidade unha relación de obrigada identidade entre os parámetros de circulación vinculados á seguridade, fluidez, comodidade e economía dos desprazamentos, e os que correspondan establecer para contribuír á consecución dos obxectivos previstos no artigo 3 e concordantes do Real Decreto 1052/2022 e na Directiva (UE) 2024/2881 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2024, sobre calidade do aire ambiente e unha atmósfera máis limpa en Europa (versión refundida), derivadas do mesmo feito da circulación de vehículos a motor.

2. A Estratexia Vigo ECODRIVING 2030 resultará de aplicación en todo o termo municipal para persoas condutoras, viandantes, ciclistas e persoas usuarias do transporte público que circulen polas vías urbanas.

### Artigo 15 Principios xerais.

1. A realización dos obxectivos previstos no apartado 1 do artigo anterior procurarase, como mínimo, a través dos seguintes medios:

a. Fomentando o uso xeneralizado das aplicacións C-ITS xa dispoñibles no centro de xestión da mobilidade do Concello, que permita a conducción máis eficiente posible e que as persoas condutoras avalíen esa conducción cun sistema de rating.



Copia do documento - Concello de Vigo	Data impresión: 28/05/2026 13:07	Páxina 22 de 28
142483-210	CSV: ABB1BD-B6E34F-4EEH3A-XG5YUF-3D5SDA-FD	
Pode validar e/ou obter copia electrónica do documento utilizando o código QR da esquerda ou o código de verificación na dirección <a href="http://www.vigo.org/csv">http://www.vigo.org/csv</a>		

b. Dispoñendo aos órganos xestores da mobilidade a monitorizar, verificar e demostrar a mellora agregada en emisións derivada da devandita condución máis eficiente, valéndose para ese efecto das mellores técnicas dispoñibles en cada momento.

c. Habilitando incentivos aos condutores que demostren unha condución máis eco-eficiente e baixa en emisións derivada dunha condución máis suave, evitando aceleracións e freadas bruscas.

d. Mellorando a eficiencia dos medios de transportes e mobilidade máis sostibles.

2. Á vista dos resultados obtidos, os incentivos aos condutores eco-eficientes poderán traducirse, entre outros beneficios, en redución de taxas municipais, bonificación para uso en estacionamento regulado de superficie ou acceso ás ZBE, independentemente da etiqueta ambiental do vehículo.

3. Na súa concepción, deseño, implantación e aplicación a Estratexia Vigo ECODRIVING 2030 resultará esencialmente respectuosa coa normativa vixente en materia de protección de datos de carácter persoal.

## CAPÍTULO V

### Artigo 16 Réxime sancionador.

1. As accións e omisións contrarias ao disposto na presente ordenanza serán constitutivas de infracción nos casos establecidos no Texto Refundido da Lei de Tráfico, Circulación de vehículos de motor e seguridade viaria aprobado polo Real Decreto Legislativo 6/2015.

Axustarase tamén á lexislación de tráfico o procedemento para seguir para a determinación das correspondentes responsabilidades, así como a imposición das sancións a que houbese lugar.

2. Sen prexuízo do establecido no apartado anterior, o incumprimento do réxime de declaración responsable para o acceso ás zonas de baixas emisións axustarase ao establecido no artigo 69 da Lei 39/2015 do Procedemento Administrativo Común das Administracións Públicas.

A estes mesmos efectos, establécese nun ano o tempo de prohibición para instar un novo exercicio da actividade de acceso.

Disposición adicional primeira. Precedencia dos obxectivos establecidos no Proxecto Técnico.

A efectiva consecución e mantemento dos obxectivos relativos á mellora da calidade do aire e mitigación do cambio climático, exposición ao ruído, cambio a modos de mobilidade máis sostibles e promoción da eficiencia enerxética establecidos no Proxecto Técnico de 19 de decembro de 2025 condicionarán o mantemento, modificación ou supresión das medidas de regulación establecidas na ordenanza.

Disposición adicional segunda. Actuacións no eido da distribución urbana de mercadorías.

Á vista da entrada en vigor da Lei 9/2025 de 3 de decembro de Mobilidade Sostible, no prazo de seis meses desde a entrada en vigor da presente ordenanza a Xunta de Goberno Local impulsará en colaboración coas asociacións



Copia do documento - Concello de Vigo	Data impresión: 28/05/2026 13:07	Páxina 23 de 28
142483-210	CSV: ABB1BD-B6E34F-4EEH3A-XG5YUF-3D5SDA-FD	
Pode validar e/ou obter copia electrónica do documento utilizando o código QR da esquerda ou o código de verificación na dirección <a href="http://www.vigo.org/csv">http://www.vigo.org/csv</a>		

representativas da actividade do transporte urbano de mercadorías, actuacións conducentes a analizar e avaliar a adecuación do sistema actual ás necesidades dunha mobilidade sostible para unha economía igualmente sostible (art. 2 da Lei 2/2011, do 4 de marzo, de Economía Sostible).

Disposición adicional terceira. Criterios para a aplicación progresiva e atenuada en cada fase.

A efectos do establecido no apartado 3 do artigo 3, o órgano municipal competente en materia de xestión das zonas de baixas emisións facilitará ou enviará ás persoas titulares dos vehículos que fosen detectados, unha comunicación de carácter meramente informativo co seguinte contido mínimo:

- a) As razóns que motivaron a regulación da respectiva zona de baixas emisións nese ámbito concreto.
- b) A data prevista para a súa efectiva operatividade.
- c) O tipo de sanción e contía da multa a partir da posta en funcionamento efectivo do sistema de control da zona de baixas emisións.
- d) A necesidade de protexer a saúde e a seguridade das persoas así como do resto de obxectivos das zonas de baixas emisións.
- e) A dirección web en que se atopa dispoñible a información da súa regulación.

Disposición adicional cuarta. Medios de implantación do VIGO ECO-DRIVING 2030.

A aprobación do programa VIGO ECO-DRIVING 2030 non implicará incremento da asignación orzamentaria nin modificación da dotación actual dos postos de traballo asignados ao órgano competente en materia de xestión do tráfico, circulación de vehículos a motor e seguridade viaria.

Disposición adicional quinta. Adequación do uso dos vehículos de mobilidade persoal.

A utilización dos vehículos de mobilidade persoal polas zonas de baixas emisións axustarase as condicións establecidas na ordenanza municipal reguladora dos vehículos de mobilidade persoal.

Disposición derogatoria.

Á entrada en vigor da presente ordenanza, quedan derogados as Resolucións de data 8 de xaneiro de 2010, ditadas polo Concelleiro Delegado de Mobilidade, Seguridade e Transportes, relativas á regulación da circulación de vehículos no ámbito do Casco Vello Alto (Expte. 77287/210) e Casco Vello Baixo (Expte. 77288/210), publicadas no Boletín Oficial da Provincia de Pontevedra nº 13, de 21 de xaneiro de 2010.

Disposición Final. Publicación e entrada en vigor.

A presente ordenanza publicarase e entrará en vigor na forma e prazos establecidos para ese efecto polo apartado 2 do artigo 70 da Lei 7/1985 reguladora das Bases do Réxime Local.

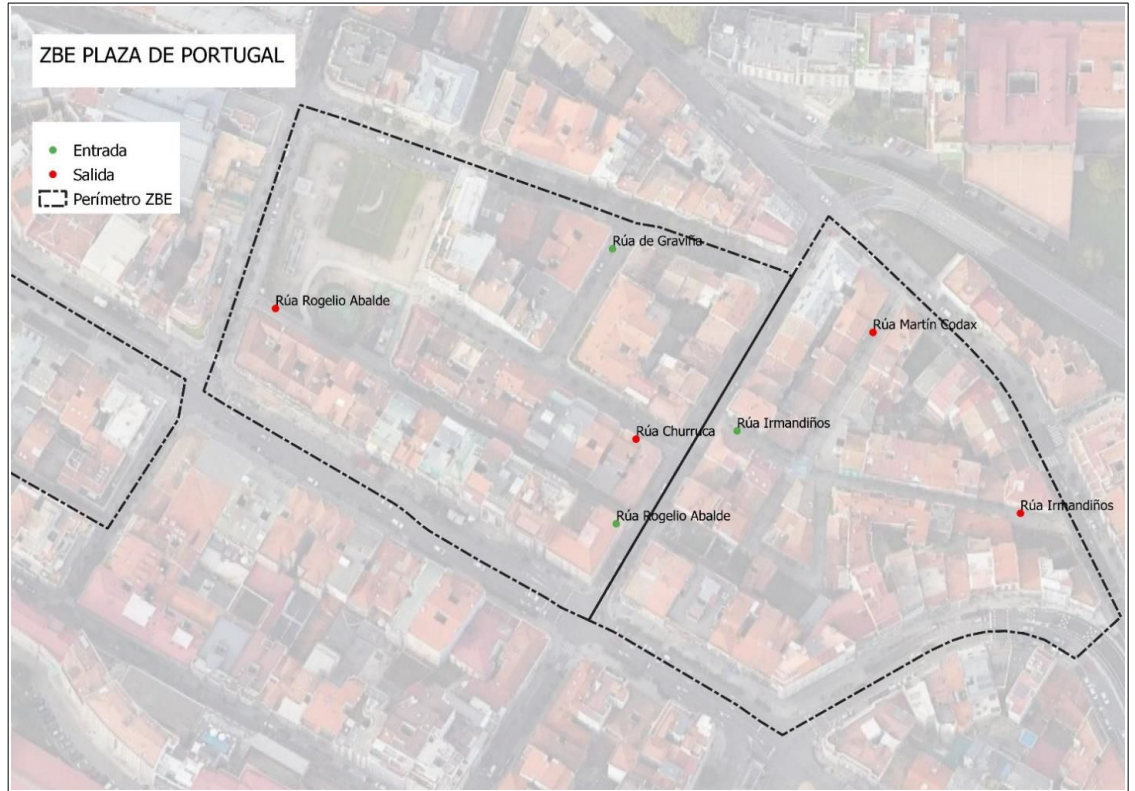
## ANEXO. DELIMITACIÓN DAS ZONAS DE BAIXAS EMISIÓNS

As catro zonas de baixas emisións (ZBE) comprenderán o espazo interior



Copia do documento - Concello de Vigo	Data impresión: 28/05/2026 13:07	Páxina 24 de 28
142483-210	CSV: ABB1BD-B6E34F-4EEH3A-XG5YUF-3D5SDA-FD	
Pode validar e/ou obter copia electrónica do documento utilizando o código QR da esquerda ou o código de verificación na dirección <a href="http://www.vigo.org/csv">http://www.vigo.org/csv</a>		





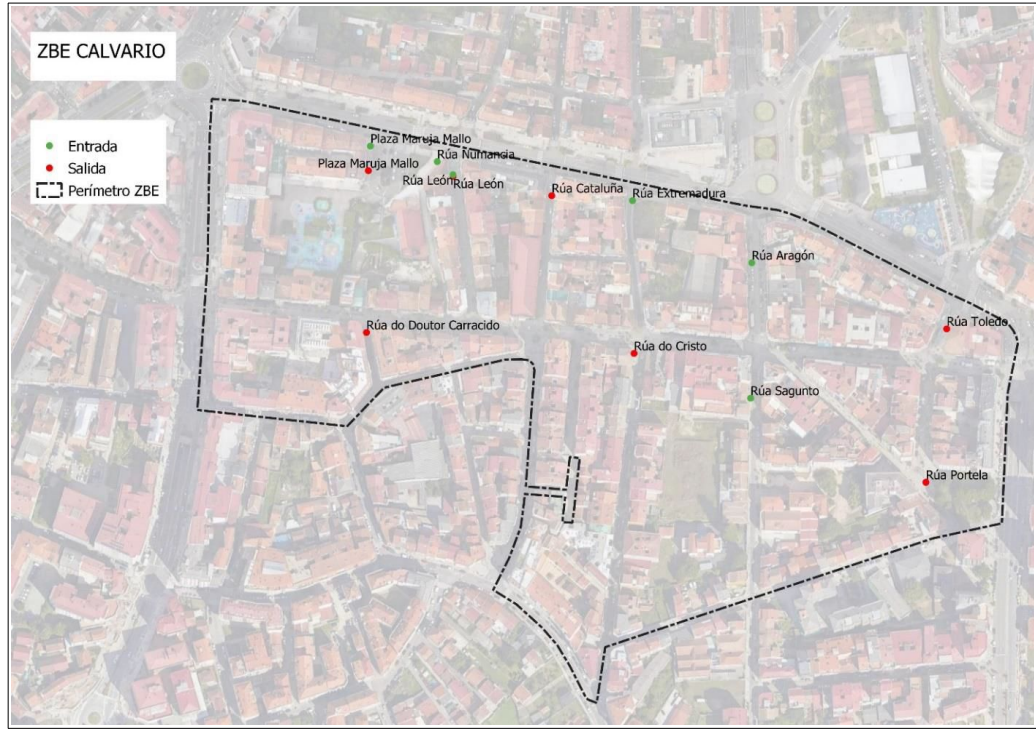
### **ZBE Calvario:**

Rúa Jenaro de la Fuente  
 Avenida Martínez Garrido  
 Rúa Palencia  
 Rúa do Doutor Carracido  
 Rúa José Antela Conde  
 Rúa de Andalucía  
 Rúa de San Roque  
 Rúa Gregorio Espino

O perímetro da ZBE Calvario é de 2 km, cunha superficie de 14 ha. A configuración de accesos ven dada por 6 vías de entrada e 7 vías de saída.



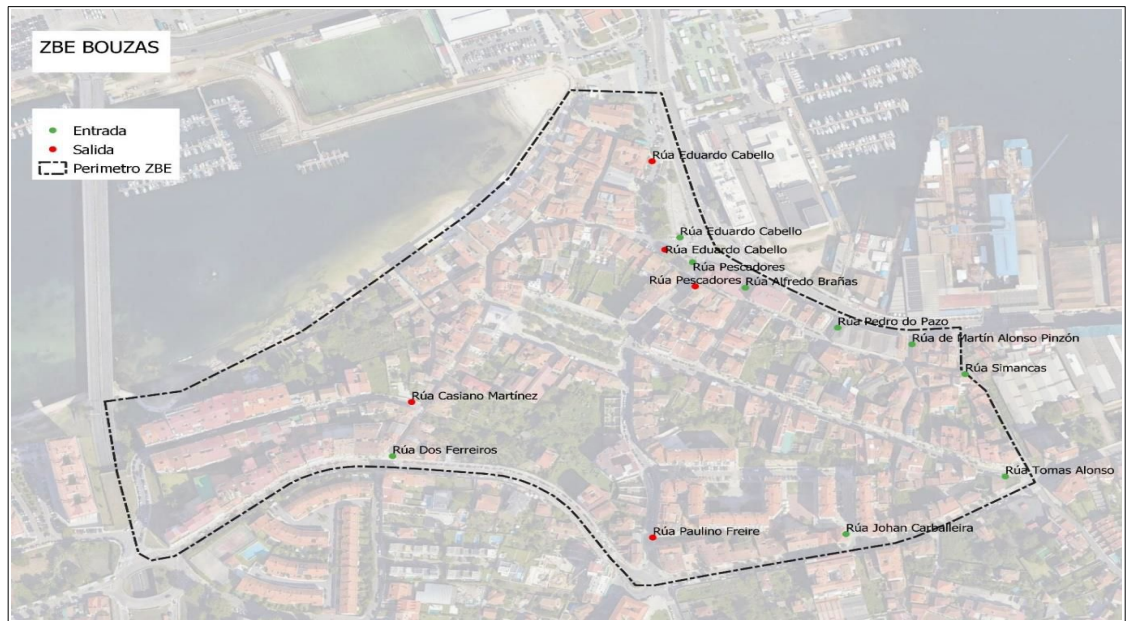
Copia do documento - Concello de Vigo	Data impresión: 28/05/2026 13:07	Páxina 26 de 28
142483-210	CSV: ABB1BD-B6E34F-4EEH3A-XG5YUF-3D5SDA-FD	
Pode validar e/ou obter copia electrónica do documento utilizando o código QR da esquerda ou o código de verificación na dirección <a href="http://www.vigo.org/csv">http://www.vigo.org/csv</a>		



**ZBE Bouzas:**

- Rúa de Paz Andrade
- Rúa Eduardo Cabello
- Avenida Beiramar
- Rúa Simancas
- Rúa Camilo Veiga
- Avenida da Atlántida
- Rúa Casiano Martínez

O perímetro da ZBE ten unha lonxitude de 2km, cunha superficie de 17 ha. En canto aos accesos, dispón de 9 vías de entrada e 5 vías de saída.



E para que así conste expido esta certificación de orde e co visto e prace do Excmo. Sr. Alcalde, coa salvidade do artigo 206 do Regulamento de organización, funcionamento e réxime xurídico das entidades locais, en Vigo á data da sinatura dixital.

JVF/am

Vo e Pr.  
O ALCALDE,



Copia do documento - Concello de Vigo	Data impresión: 28/05/2026 13:07	Páxina 28 de 28
142483-210	CSV: ABB1BD-B6E34F-4EEH3A-XG5YUF-3D5SDA-FD	
Pode validar e/ou obter copia electrónica do documento utilizando o código QR da esquerda ou o código de verificación na dirección <a href="http://www.vigo.org/csv">http://www.vigo.org/csv</a>		