

Xabier Pérez Igrexas, en calidade de Portavoz do Grupo Municipal do Bloque Nacionalista Galego (BNG) no Concello de Vigo, ao abeiro do recollido no Regulamento Orgánico do Pleno e da restante normativa que lle sexa de aplicación,

Examinada o **PROXECTO DE ORDENANZA MUNICIPAL REGULADORA DAS ZONAS DE BAIXAS EMISIÓNS DE VIGO (Expte. 142483/210)**, formula dentro do prazo regulamentario a seguinte

EMENDA Á TOTALIDADE (DE DEVOLUCIÓN)

en base á seguinte

FUNDAMENTACIÓN

1. As zonas de baixas emisións como instrumento de transformación urbana e ambiental

A implantación das zonas de baixas emisións constitúe unha obriga legal derivada do artigo 14.3 da Lei 7/2021, do 20 de maio, de cambio climático e transición enerxética, así como do marco normativo europeo en materia de transición ecolóxica, calidade do aire e descarbonización das cidades. Trátase, por tanto, dunha política pública chamada a desempeñar un papel central na transformación dos modelos urbanos de mobilidade, na mellora da saúde pública, na redución das emisións contaminantes e na reorganización do espazo urbano desde criterios de sustentabilidade ambiental, cohesión social e eficiencia enerxética.

Para a definición das denominadas Zonas de Baixas Emisións (ZBE), tanto as directrices ministeriais, como o decreto que as regula, prevén fundamentalmente catro alternativas:

- Alternativa 1: Restringir a entrada e a circulación ás ZBE aos vehículos segundo as etiquetas asignadas pola DXT en función das súas emisións.

A curto prazo, favorece as rendas altas que se poden pagar un vehículo de baixas ou nulas emisións; a longo prazo, segundo se vaian substituíndo todos os vehículos de combustión por eléctricos, reproducirá todos os problemas das cidades actuais.

- Alternativa 2: Reducir a demanda mediante o cobro dunha peaxe por entrar nas ZBE.

Esta modalidade favorece as rendas que poidan pagar a peaxe, mesmo fronte a quen o precisaren. A longo prazo, ten demostrada unha nula efectividade nas cidades nas que se instaurou.

Do punto de vista da cidade, parte do concepto de “conxestión óptima” que choca de fronte coa busca da calidade de vida nas cidades que ten que se basearse na eliminación e calmado do tráfico e na primacía das persoas sobre a mobilidade.

- Alternativa 3: Unha combinación das alternativas 1 e 2 cobrando a peaxe en función da etiquetaxe do vehículo.
- Alternativa 4: Non aplicar os modelos de restrición anteriores en función da tipoloxía de vehículo en perímetros delimitados, senón 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.

Esta é alternativa que promove a *Rede de Cidades que Camiñan*, sintetizándoa na idea de resignificar o termo ZBE pasando de “zonas de baixas emisións” a “zonas de ben estar”, a través da redución do tráfico non necesario (menos coches circulando) en lugar de cobrar por circular ou aplicar unha “barra libre” aos coches eléctricos. É o modelo que xa se está a aplicar noutras cidades, como o caso de Pontevedra, con acreditado éxito nos obxectivos ambientais.

Porén, a iniciativa normativa promovida polo Goberno municipal do Concello de Vigo afástase substancialmente destes obxectivos e non responde a unha concepción integral e transformadora da mobilidade sustentábel.

O proxecto de ordenanza sometido á consideración do Pleno aparece configurado esencialmente como un instrumento de control e restrición da circulación mediante mecanismos automatizados de vixilancia e sanción, sustentado nun modelo fragmentario de delimitación espacial da cidade, pero carente dunha planificación estrutural da mobilidade urbana e metropolitana.

Lonxe de aproveitar a obriga legal de implantación das ZBE para impulsar unha auténtica transformación do modelo de mobilidade da cidade, o Goberno municipal limita a súa actuación á creación de perímetros restritivos sometidos a control mediante cámaras e sistemas de lectura automatizada de matrículas, apoiándose nunha concepción fundamentalmente coercitiva da política ambiental urbana.

A proposta normativa presentada evidencia unha clara desconexión entre os obxectivos declarados pola lexislación estatal e europea e os instrumentos efectivamente desenvolvidos na ordenanza. O modelo deseñado non se fundamenta na redución estrutural da dependencia do vehículo privado mediante a creación de alternativas públicas eficaces, accesíbeis e socialmente xustas, senón nun sistema de restricións progresivas baseado na clasificación ambiental e tipoloxía dos vehículos e articulado arredor dun complexo réxime de autorizacións, excepcións e controis automatizados.

Cómpre subliñar que a propia filosofía da regulación proxectada contradí o principio esencial que debe orientar toda política seria de mobilidade sustentábel: facer innecesario o uso do vehículo privado a través do reforzo do transporte público colectivo, da mellora da mobilidade peonil, da creación dunha rede ciclábel funcional e segura, da accesibilidade universal e da reorganización equilibrada do espazo urbano.

Pola contra, a ordenanza impulsada polo Goberno municipal traslada á cidadanía o peso principal da transición ecolóxica mediante restricións administrativas e sancións, sen garantir previamente alternativas reais de mobilidade.

II. Vulneración dos principios de boa regulación e insuficiente motivación da iniciativa normativa

Neste sentido, a proposta resulta especialmente cuestionábel desde a perspectiva dos principios de boa regulación recollidos no artigo 129 da Lei 39/2015, do procedemento administrativo común das administracións públicas. A iniciativa normativa non acredita de maneira suficiente nin a necesidade nin a proporcionalidade das medidas concretas adoptadas, nin tampouco xustifica adecuadamente que o modelo escollido constituía a alternativa máis eficaz para cumprir os obxectivos de redución de emisións.

A memoria xustificativa e a documentación incorporada ao expediente non permiten verificar a existencia dunha 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.

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.

III. Ausencia dunha planificación integral e falla de actualización do PMUS

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.

IV. Deficiencias estruturais do modelo de mobilidade

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.

V. Incoherencias do modelo regulatorio e insuficiente eficacia ambiental

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

VI. Problemas de seguridade xurídica, proporcionalidade e protección de datos

A proposta incorpora ademais elementos normativos particularmente cuestionábeis desde a perspectiva da seguridade xurídica e da protección de datos. Singularmente problemático resulta o capítulo relativo á denominada "Estratexia Vigo ECODRIVING 2030", que introduce sistemas de monitorización da condución mediante tecnoloxías C-ITS e mecanismos de avaliación ou "rating" da condución eco-eficiente.

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 condución vinculados a incentivos municipais suscita serias dúbidas respecto do cumprimento 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.

VII. Insuficiencia dos mecanismos de participación pública

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.

VIII. Un modelo territorialmente fragmentario e socialmente regresivo

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.

IX. A necesidade dun novo modelo de mobilidade para Vigo

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 alterantivas 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.

Por todo o anteriormente exposto, formúlase a través da presente EMENDA Á TOTALIDADE a seguinte proposta de

ACORDOS

Primeiro.- Devolver ao Goberno municipal o proxecto de “Ordenanza Municipal Reguladora das Zonas de Baixas Emisións de Vigo” (Expte. 142483/210), por considerar que a proposta presentada non cumpre suficientemente cos principios de boa regulación establecidos no artigo 129 da Lei 39/2015, carece dunha planificación integral e actualizada da mobilidade urbana e metropolitana, non garante alternativas públicas reais de mobilidade antes da imposición de restricións á circulación e responde a un modelo fundamentalmente restritivo e sancionador afastado dunha estratexia de transición ecolóxica socialmente xusta.

Segundo.- Instar ao Goberno municipal a iniciar de maneira inmediata os traballos de revisión e actualización do Plan de Mobilidade Urbana Sustentábel (PMUS) do Concello de Vigo, incorporando unha diagnose actualizada dos fluxos de mobilidade urbana e metropolitana, da evolución do tráfico, das necesidades de conectividade entre barrios e parroquias, da situación do transporte colectivo e dos impactos sociais, ambientais e territoriais asociados ao actual modelo de mobilidade da cidade.

A revisión do PMUS deberá desenvolverse mediante un procedemento aberto, transparente e participativo, garantindo a intervención efectiva do movemento veciñal, das organizacións ecoloxistas, das entidades sociais, dos sectores profesionais afectados, das asociacións de persoas con diversidade funcional, das organizacións sindicais e do conxunto de axentes sociais e económicos vinculados á mobilidade urbana e metropolitana.

Terceiro.- Instar ao Goberno municipal á convocatoria, no prazo máximo de quince días, dos Consellos Sectoriais de Transportes, Medio Ambiente e Accesibilidade Local, co obxectivo de abrir un proceso institucional de debate e participación orientado á definición dunha estratexia integral de mobilidade sustentábel para o conxunto da cidade de Vigo.

Ese proceso deberá abordar especificamente a posibilidade de avanzar cara un modelo de cidade no que toda Vigo funcione como unha verdadeira zona de baixas emisións mediante políticas estruturais de redución do tráfico innecesario, reforzo do transporte colectivo, mellora da accesibilidade universal, ampliación do espazo público peonil, impulso da mobilidade ciclista e reorganización equilibrada da mobilidade urbana e metropolitana.

E debe atender a necesidade de que as futuras políticas municipais de mobilidade e transición ecolóxica se fundamenten nos principios de xustiza social, equidade territorial, participación democrática e defensa do interese público, evitando que os custos recaian de maneira desproporcionada sobre as clases populares, as persoas traballadoras, a veciñanza das parroquias e os sectores con menor capacidade económica.

En Vigo a 12 de maio de 2026.

Asdo.:



SR. ALCALDE-PRESIDENTE,
EXCMO. CONCELLO DE VIGO