

Compostela, 14 de decembro de 2010. Segundo os datos compilados por Ramón Varela, ex-presidente de ADEGA e un dos maiores expertos en contaminación de Galiza, a concentración de óxidos de nitróxeno (NOx) no ar das principais cidades galegas superou este ano os límites legais (220 ug/m3 e hora). **Todas as áreas urbanas estiveron nalgún momento por riba dos valores máximos recomendados** . Particularmente graves son os casos de Ourense, Compostela, Vigo, Ferol e Pontevedra, cidades nas que ademáis estes valores máximos superáronse máis veces das legalmente permitidas (18). Estes compostos, altamente tóxicos para a saúde e nocivos para o ambiente, proveñen fundamentalmente dos motores de combustión (tráfico) e da queima de combustíbeis fóseis (térmicas). Galiza conta cunha das redes públicas máis cativas de todo o estado para o control da contaminación atmosférica, con só **9 estacións** fronte ás **72 de Euskadi** , as **68 de Catalunya** ou as **23 de Madrid** .

· Baixa o informe **NOx_GALIZA_2010** (467 Kb)

Estes compostos, especialmente o NO e o NO_2 son altamente tóxicos para a saúde e poden causar danos pulmonares graves. No ambiente, actúan como redutores de pH e defoliantes, formando parte da chuvia ácida. A contaminación atmosférica por NOx causa a acidificación do solo e contribúe ao incremento do ozono troposférico, podendo estenderse a zonas moi alonxadas dos centros de produción (principalmente fábricas e cidades) .

Para reducir esta perigosa contaminación compriría unha actuación decididas das administracións, nomeadamente a Xunta, que dispón de amplas competencias. Precísase controlar as emisións das industrias na periferia das cidades: FINSA en Compostela, ENCE en Pontevedra, REPSOL na Coruña, OREMBER en Ourense, MEGASA en Ferrol...; as emisións das calefaccións das institucións, grandes instalacións e comunidades e, sobre todo, das emisións provintes do tráfico que nos últimos anos teñen aumentado espectacularmente en Galiza. Por parte da Xunta séguese a apostar por un modelo de transporte baseado no automóbil privado (Plano MOVE, subvencións á merca de coches...) en detrimento do tren, do transporte público e da mobilidade sustentábel. As consecuencias destas políticas, como estamos a ver cos óxidos de N, afectan tamén á saúde, ao ambiente e á fertilidade dos ecosistemas.