

a la obra "Ensanche y mejora del firme de la CN-630, de Gijón a Sevilla. Tramo: Paradores de Castrogonzalo-Cruce de Montamarta (Zamora)", debemos declarar y declaramos ajustadas a derecho las resoluciones impugnadas, y sin hacer expresa condena en las costas causadas en este recurso.»

Esta Subsecretaría, de conformidad con lo establecido en los artículos 103 y siguientes de la Ley reguladora de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa de 27 de diciembre de 1956, ha dispuesto que se cumpla en sus propios términos la referida sentencia.

Lo que comunico a V. I. para su conocimiento y cumplimiento.
Madrid, 10 de enero de 1992.—El Subsecretario de Obras Públicas y Transportes, Antonio Llardén Carratalá.

Ilmo. Sr. Director general de Carreteras.

3188 *RESOLUCION de 14 de enero de 1992, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se proroga la homologación del chaleco salvavidas para su uso en buques y embarcaciones marca «Tulan-10».*

Por Resolución de 15 de enero de 1991, la Dirección General de la Marina Mercante homologó, con el número 01/0191, el chaleco salvavidas marca «Tulan-10», fabricado por el Grupo Iturri, con domicilio en avenida Roberto Osborne, número 5, 41007 Sevilla.

A instancia del Grupo Iturri, que solicita la prórroga de la citada homologación, y comprobando que el elemento continúa cumpliendo con los requisitos exigidos,

Esta Dirección General ha resuelto prorrogar el período de validez de la mencionada homologación hasta el 31 de diciembre de 1995.

Madrid, 14 de enero de 1992.—El Director general de la Marina Mercante, Rafael Lobeto Lobo.

3189 *RESOLUCION de 16 de enero de 1992, de la Dirección General de Política Ambiental, por la que se hace pública la declaración de impacto ambiental sobre el proyecto de trazado del nuevo acceso desde Madrid (O'Donnell) al aeropuerto y N-II de la Dirección General de Carreteras.*

En cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 22 del Reglamento para la ejecución del Real Decreto legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, se hace pública para general conocimiento la declaración de impacto ambiental sobre el proyecto de trazado del nuevo acceso desde Madrid (O'Donnell) al aeropuerto y N-II de la Dirección General de Carreteras, que se transcribe a continuación de esta Resolución.

Madrid, 16 de enero de 1992.—El Director General, Domingo Jiménez Beltrán.

Declaración de impacto ambiental sobre el proyecto de trazado del nuevo acceso desde Madrid (O'Donnell) al aeropuerto y N-II, de la Dirección General de Carreteras

El Real Decreto legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental y su Reglamento de ejecución aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, establecen la obligación de formular declaración de impacto ambiental, con carácter previo, a la resolución administrativa que se adopte para la realización o, en su caso, autorización de la obra, instalación o actividad de las comprendidas en los anexos a las citadas disposiciones.

Conforme al artículo 13 del Reglamento citado, la Dirección General de Carreteras remitió con fecha 10 de enero de 1991 a la Dirección General de Política Ambiental la memoria-resumen del proyecto, al objeto de iniciar el procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

El proyecto consiste en una autovía periurbana cuyo fin fundamental responde a la necesidad de dotar de nuevos accesos al aeropuerto de Madrid-Barajas y a la carretera N-II desde Madrid.

Las características principales del proyecto de trazado se relacionan en el anexo I de esta Resolución.

Recibida la referida memoria-resumen, la Dirección General de Política Ambiental estableció a continuación un período de consultas a personas, Instituciones y Administraciones sobre el impacto ambiental del proyecto.

En virtud del artículo 14 del Reglamento, con fecha 24 de abril de 1991, la Dirección General de Política Ambiental dio traslado a la Dirección General de Carreteras de las respuestas recibidas.

La relación de consultados y un resumen de éstas se recogen en el anexo II.

A instancias de la Dirección General de Política Ambiental y en cumplimiento de lo establecido en el artículo 17 del Reglamento, el estudio de impacto ambiental elaborado por la Dirección General de Carreteras fue sometido al trámite de información pública mediante anuncio que se publicó en el «Boletín Oficial del Estado» número 152, de 26 de junio de 1991, no habiéndose presentado alegación alguna.

Los aspectos más destacados del referido estudio, así como las consideraciones que sobre el mismo realiza la Dirección General de Política Ambiental, se recogen en el anexo III.

En consecuencia, la Dirección General de Política Ambiental, en el ejercicio de las atribuciones conferidas por el Real Decreto legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, y los artículos 4.2, 16.1 y 18 de su Reglamento de ejecución, aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, formula, a los solos efectos ambientales, la siguiente declaración de impacto ambiental, sobre el proyecto de trazado del nuevo acceso desde Madrid (O'Donnell) al aeropuerto y N-II.

DECLARACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL

Examinada la documentación presentada y subsanada algunas deficiencias de información observadas en el estudio de impacto ambiental, para que la realización del proyecto pueda considerarse ambientalmente viable, se establecen por la presente declaración de impacto ambiental las siguientes condiciones, de manera que, cumplimentados los análisis, estudios y prescripciones que se establecen en las mismas, se asegure la minoración de los posibles efectos ambientales negativos.

1. *Permeabilidad territorial.*—Tanto en la fase de construcción como en la de explotación de la nueva vía se asegurará, mediante las actuaciones necesarias, el servicio de los viales afectados, en especial la antigua carretera de Vallecas a la Elipa, el camino de la Media Legua y la avenida de Guadalajara, tanto a nivel del tráfico rodado como al paso de peatones.

Independientemente de la solución final adoptada en lo que se refiere al ramal de conexión con el camino de la Media Legua se diseñarán las medidas oportunas que permitan minimizar el efecto barrera que origina la infraestructura sobre el acceso de los usuarios a las distintas áreas del parque.

2. *Materiales de desmonte.*—Se definirá la localización de las zonas destinadas a acoger los materiales sobrantes procedentes de la excavación del falso túnel. Se especificará el tratamiento a realizar con el fin de garantizar su estabilidad a largo plazo, así como su integración en el entorno. Se evitará la acumulación permanente o temporal de materiales procedentes de movimientos de tierra en las vías de drenaje naturales.

3. *Prevención del ruido.*—Se realizará un estudio en el cual se identifique y valore la contaminación acústica generada por uso de la nueva vía con el objeto de diseñar y proyectar las medidas correctoras necesarias para que los niveles de inmisión sonora, medidos en los límites del territorio que esté calificado como urbanizable en el Plan de Ordenación Urbana del Ayuntamiento de Madrid, en el borde del cementerio y en los límites de los parques, no sobrepasen los límites estipulados en la Ordenanza Municipal de prevención del ruido.

Las medidas correctoras deberán estar ejecutadas en su totalidad con anterioridad a la emisión del acta de recepción provisional de la obra.

4. *Contaminación atmosférica.*—Se aportará un estudio en el cual se describa la situación preoperacional de niveles de inmisión de partículas, óxido de nitrógeno, monóxido de carbono, hidrocarburos, dióxido de azufre y plomo, y se estime el aumento en los niveles de dichos parámetros originados por el proyecto, tanto en fase de construcción como de explotación.

Se detallarán las medidas preventivas y correctoras previstas para la reducción de emisiones atmosféricas durante la fase de construcción que impidan la superación de los límites de inmisión.

5. *Flujos de tráfico.*—Se suministrarán datos detallados que permita conocer la incidencia de la autovía tanto en el período de construcción como en el de explotación sobre los flujos de tráfico. Sobre tales datos se basarán los estudios requeridos en las condiciones 3 y 4 referentes a contaminación acústica y atmosférica, respectivamente.

6. *Alteración del sistema hidrogeológico.*—Se elaborará un estudio que permita conocer la posible afección de la lixiviación proveniente del cementerio considerando la situación más crítica especialmente en la zona de parques y residencias. Del estudio se derivarán las medidas correctoras necesarias.

Las medidas correctoras deberán estar ejecutadas con anterioridad a la emisión del acta de recepción provisional de la obra.

7. *Recuperación, restauración e integración paisajística de la obra.*—Con objeto de disminuir los efectos negativos de los impactos más significativos y de lograr la integración paisajística de la obra en su entorno se cumplirá lo siguiente:

a) Se redactará un proyecto ejecutable de recuperación ambiental que abarque a todas las áreas afectadas por la obra.

Deberán atenderse específicamente: Taludes, zonas afectadas por movimientos de tierra, enlaces, bocas del falso túnel, viales utilizados para el movimiento de maquinaria de obra, zonas de ubicación del

parque de maquinaria e instalaciones auxiliares de obras, y zonas receptoras del material sobrante del falso túnel.

Se incluirán en detalle las medidas adoptadas para evitar la intrusión visual que tendrá la autovía sobre el cementerio.

Se especificarán el método, condiciones necesarias y medidas adoptadas para garantizar que la operación de retirada de los pinos afectados por la construcción del falso túnel y su posterior replante se efectúe con el menor número de marras posibles.

b) Las acciones de restauración y recuperación ambiental de áreas afectadas por la obra se simultanearán con las actuaciones propias de la construcción de la vía. A este fin se redactará un plan de obra en el que se establezcan la coordinación espacial y temporal de ambas actuaciones.

c) Las actuaciones de recuperación ambiental y restauración de las zonas afectadas por la obra quedarán totalmente descritas en el proyecto a que se refiere el punto a), deberán estar ejecutadas en su totalidad con anterioridad a la emisión del acta de recepción provisional de la obra.

8. *Programa de vigilancia.*-Se redactará un programa de vigilancia ambiental detallado para el seguimiento y control de los impactos identificados como significativos en el estudio de impacto ambiental y en este condicionado, y de las medidas correctoras que se deriven, en el que se detallará el modo de seguimiento de las actuaciones establecidas.

En dicho programa se establecerá el tipo e informes y la frecuencia de su emisión. Tales informes, cuando corresponda, deberán ser emitidos hasta tres años contados a partir de la fecha de recepción provisional de obra.

Además se incorporarán al referido programa los siguientes informes que deberán ser emitidos igualmente, cuando corresponda, durante el plazo anteriormente señalado:

Estado y progreso de la vegetación utilizada en la restauración y recuperación ambiental a la que se refiere la condición 6.a). La emisión de informes tendrá una frecuencia semestral desde el momento de la implantación.

Informe técnico anual con los resultados de las mediciones de nivel acústico a que se refiere la condición 3, durante los periodos y momentos de máxima intensidad de circulación, tanto diurna como nocturna. Las mediciones deberán realizarse tanto en los límites del territorio calificado como urbanizable como en las zonas destinadas a parque y en el cementerio. En estos últimos casos sólo se medirán niveles acústicos diurnos.

Informe sobre el resultado del seguimiento de la oscilación de los índices de calidad del aire a que se refiere la condición 4. Dicho informe se remitirá anualmente en la fase de operación del proyecto. En la fase de construcción la periodicidad de mediciones se incrementará en aquellas zonas que por su proximidad a viviendas o a lugares de esparcimiento público necesiten de un seguimiento más severo.

Informe anual sobre el resultado del seguimiento de la posible contaminación por lixiviados a que se refiere la condición 6.

Se emitirá un informe especial, cuando se presenten circunstancias o sucesos excepcionales que impliquen deterioros ambientales o situaciones de riesgo tanto durante la fase de construcción como la de funcionamiento.

9. *Remisión de información complementaria al estudio de impacto ambiental.*-Los informes, datos, estudios y demás documentación adicional a la contenida en el estudio de impacto ambiental se remitirán a la Dirección General de Política Ambiental en los plazos que a continuación se señalan:

Dentro de los tres meses siguientes a la fecha del acta de comprobación de replanteo de la obra:

Los estudios a que se refieren las condiciones 3, 4 y 6 y los datos a que se refiere la condición 5.

Medidas adoptadas para garantizar la permeabilidad territorial a que se refiere la condición 1.

El programa de vigilancia ambiental a que se refiere la condición 8. El plan de obra a que se refiere la condición 7b.

Medidas adoptadas para garantizar lo especificado en la condición 2.

Dentro de los seis meses siguientes a la fecha del acta de comprobación de replanteo de la obra:

El proyecto de recuperación ambiental a que se refiere la condición 7a.

Dentro de los nueve meses siguientes a la fecha del acta de comprobación de replanteo de la obra:

Diseño de las medidas atenuantes a las que se refieren las condiciones 3, 4 y 6.

Del examen de dicha documentación por parte de la Dirección General de Política Ambiental podrán derivarse modificaciones de las actuaciones previstas, en función de una mejor consecución de los objetivos de la presente declaración de impacto.

Madrid, 16 de enero de 1992.-El Director general, Domingo Jiménez Beltrán.

ANEXO I

Principales características del proyecto de trazado del nuevo acceso desde Madrid (O'Donnell) al aeropuerto y a la carretera N-II

El proyecto pretende ser una de las ramas de conexión entre el núcleo central de Madrid y la autopista de circunvalación M-30, con el nuevo cinturón M-40.

El proyecto se localiza en el término municipal de Madrid, en los distritos de Moratalaz, Ciudad Lineal y San Blas. Tiene su origen en el punto kilométrico 8.700 de la autopista M-30 (avenida de la Paz, nudo de O'Donnell) y finaliza en el distrito Este, la longitud total de la vía es de 3.250 metros.

El trazado de la autovía presenta pendientes muy suaves, siendo la máxima de 2,66 por 100, así como radios de curvas grandes.

Los valores medios de altura en desmontes o terraplén oscilan entre los 4 y 5 metros con una altura máxima de 10 metros.

Los puntos más significativos del trazado de la autovía son los siguientes:

Punto kilométrico 0,240 al 0,750. Falso túnel bajo el parque de la Elipa.

Punto kilométrico 0,750 al 2,250. La autovía discurre bordeando el límite del cementerio de Nuestra Señora de la Almudena.

Punto kilométrico 2,400. Paso sobre el canal de Isabel II y camino de servicio.

Punto kilométrico 2,700. Enlace con la avenida de Guadalajara.

ANEXO II

Resultado de las consultas realizadas por la Dirección General de Política Ambiental

Relación de consultados	Respuestas obtenidas
1. ICONA	X
2. Centro Nacional de Sanidad Ambiental, Area de Contaminación Atmosférica	-
3. Instituto de acústica (CSIC)	X
4. Cátedra de Ingeniería Ambiental ETSICCCP de Madrid	X
5. Cátedra de Planeamiento Urbanístico ETSA de Madrid	X
6. Delegación del Gobierno en la Comunidad de Madrid	X
7. Presidencia de la Comunidad de Madrid	-
8. Agencia del Medio Ambiente de la Comunidad de Madrid	-
9. Instituto Regional de Estudio de Salud y Bienestar Social	-
10. COMADEN	-
11. LA CASA VERDE	-
12. RETAMA	-
13. Ayuntamiento de Madrid	X

También se recibió un escrito de sugerencias del ilustrísimo Ayuntamiento de Coslada (Madrid).

El ICONA contestó a las consultas requeridas: «No cabe formular, en principio e independientemente de los resultados que se deriven del oportuno estudio de impacto ambiental, observaciones relevantes respecto a su actual planteamiento».

Los aspectos más significativos mencionados en las demás respuestas son:

Se cuestiona el método seguido para la determinación de los niveles sonoros que se alcanzarán en la fase de explotación de la obra. Igualmente se recomienda la elaboración de un estudio de descripción del entorno en la situación preoperacional así como un mayor grado de detalle en el cálculo, diseño y justificación de las soluciones adoptadas. Se hace notar la sensibilidad de los tres equipamientos (parque, cementerio y viviendas) que se ven afectados por el trazado de la autovía.

Se pide que con respecto a la calidad del aire también sea estudiada la situación preoperacional, se estime el posible aumento de los niveles de inmisión originado por el proyecto, así como el detalle de las medidas preventivas y correctoras durante la fase de construcción.

Se señala el notable impacto visual que ocasionará la autovía al discurrir su trazado sobre espacios abiertos y las notables alturas máximas de terraplenes y desmontes.

Con relación a la alteración del sistema hidrogeológico, se recomienda un estudio detenido sobre los cursos presentes y posibles afecciones a estos por la presencia de los lixiviados procedentes del cementerio así como la incidencia de movimientos de tierra y sistemas de drenaje de la infraestructura.

Se propone reconsiderar el ramal de conexión con el camino de la Media Legua al afectar a una zona calificada como parque urbano, o, en su defecto, diseñar las medidas oportunas que permitan el cruce de los usuarios a las distintas áreas del parque.

ANEXO III

Resumen del estudio de impacto ambiental

Contenido

El estudio de impacto ambiental se centra únicamente en una alternativa debido a que en el Plan General de Ordenación Urbana de Madrid queda definida la zona por la que discurre en su mayor parte la autovía como reservada para infraestructuras.

Al tratarse de una zona periurbana, altamente antropizada, se prevé que los impactos más significativos sean los siguientes:

Se considera como impacto principal el motivado por la construcción del falso túnel en la zona de bosque del parque de la Elipa por el cual se verán afectados un total de 1.690 pinos.

Impacto paisajístico especialmente en los alrededores del parque y en la zona colindante con el cementerio de la Almudena.

Exceso de materiales de desmonte producidos por la excavación del túnel.

Impacto acústico en especial sobre el tramo final de la autovía, en las cercanías del Polígono de Valdebernardo, donde está previsto la construcción de viviendas.

Aumento de partículas en suspensión tanto durante la ejecución del movimiento de tierras como durante la fabricación y puesta en obra del aglomerado asfáltico.

Las medidas correctoras adoptadas para minimizar en lo posible los impactos anteriormente descritos son las siguientes:

Escayolar y retirar los pinos afectados por la construcción del túnel en el parque de la Elipa para reponerlos una vez finalizadas las obras.

Revegetación de taludes e instalación de pantallas vegetales en los aproximadamente 1.000 metros que linda común entre la autovía y el cementerio de la Almudena.

Dado el gran volumen de materiales sobrantes se prevé que sean extendidos en la zona disponible a la derecha de la traza y en el futuro parque suburbano, con lo que se conseguirá la nivelación del mismo.

Se propone la instalación de una barrera anti-ruido troncopiramidal verde que atenúe los niveles de ruidos que previsiblemente se producirán en el polígono de Valdebernardo.

En cuanto al impacto producido por el deterioro de la calidad del aire en las inmediaciones de la autovía en la fase de explotación de la obra, el estudio de impacto ambiental se ampara en el efecto beneficioso que la infraestructura originará en otras vías que se verán descargadas de tráfico, así como en la mejora de las comunicaciones y el beneficio de toda la comunidad, lo cual, dice, compensan los impactos producidos.

Las medidas que se sugieren para evitar la contaminación atmosférica en la fase de obra son el riego de las zonas de paso de vehículos y la utilización de filtros adecuados a instalar en la planta de aglomerado.

Análisis del contenido

Teniendo en cuenta lo expresado anteriormente y dadas las peculiares características del ámbito territorial afectado por el trazado de la autovía, una vez analizado el estudio de impacto ambiental se hacen las siguientes consideraciones sobre el contenido del mismo:

El índice general del estudio responde a lo especificado en el artículo 7.º del Real Decreto legislativo 1302/1986.

El examen de las posibles alternativas queda totalmente limitado por el hecho de que el Plan General de Ordenación Urbana de Madrid queda reservado al terreno por el que discurre en su mayor parte la autovía para infraestructuras. No obstante, esta circunstancia no impide que en el estudio de impacto ambiental se hubieran considerado posibles alternativas en lo que se refiere al paso por el bosque del parque de la Elipa y el ramal de conexión con el camino de la Media Legua, entornos éstos calificados como parque urbano.

Dado el carácter de vía periurbana y su futura importancia estratégica al suponer un nexo de conexión entre la autopista de circunvalación M-30 con el nuevo cinturón M-40 se hace necesario un estudio más profundo dentro del inventario ambiental de la situación antes y después de la obra en cuanto a los flujos de tráfico se refiere, sin el cual es difícil cuantificar la carga de vehículos que soportará la nueva vía y los impactos que ello provocará.

No se identifica ni valora el efecto que puede producir la presencia del cementerio como importante fuente de lixiviados. Hubiera sido interesante la inclusión en el estudio de impacto ambiental de un análisis de los sistemas de drenaje de la infraestructura considerando la situación más crítica de máxima precipitación.

La identificación de impactos parece mínimamente correcta haciendo la salvedad de lo señalado en los puntos anteriores, no obstante, en general, no existe una clara valoración de su magnitud ni un análisis de sus repercusiones tanto más necesario, habida cuenta de la previsible edificación en los alrededores de la nueva vía.

Dado el futuro carácter totalmente urbano de la vía es necesario un exhaustivo estudio en el cual se identifique y valore la contaminación

acústica que generará la autovía, así como las medidas correctoras adoptadas para minimizar al máximo este importante impacto negativo. La metodología y proceso de cálculo seguidos en el estudio de impacto ambiental para la determinación de los niveles sonoros carece del rigor necesario tal y como expone en las consultas el Instituto de Acústica. El estudio identifica la colocación de una barrera antiruido en las inmediaciones del polígono de Valdebernardo, de la cual no se aportan planos ni justificación alguna de su dimensionamiento y emplazamiento en la memoria.

De igual forma la contaminación atmosférica generada por la autovía tanto en su fase de obra como de explotación no ha sido estudiada con el rigor y profundidad que se requiere.

Las medidas correctoras adoptadas son unas simples recomendaciones generales que no aseguran su correcta ejecución.

No se ha realizado un estudio de integración paisajística de la vía en el entorno, limitándose a recomendar siembra y plantaciones en los taludes.

No se especifica el método y medidas adoptados para acometer con unas mínimas garantías de éxito la operación de retirar por el sistema de escayolado 1.690 pinos afectados por la construcción del falso túnel en el bosque del parque de la Elipa.

No se localiza correctamente la ubicación del material sobrante procedente del falso túnel ni existe un cálculo de dimensión de volúmenes que permita acotar la zona receptora de dichos materiales.

El estudio de impacto ambiental, a la vista de lo expuesto, presenta significativas deficiencias en cuanto al inventario ambiental, análisis de impactos y por tanto de medidas correctoras. Aparece una falta de coordinación en el tiempo ya que el estudio ha sido elaborado previamente a la recepción de consultas. En su conjunto el estudio de impacto ambiental debe calificarse de preliminar. Estas deficiencias de información y análisis son objeto de tratamiento en el condicionado de la declaración de impacto ambiental.

MINISTERIO DE TRABAJO
Y SEGURIDAD SOCIAL

3190

RESOLUCION de 15 de noviembre de 1991, de la Dirección General de Trabajo, por la que se homologa con el número 3.246 la mascarilla autofiltrante marca «3M», modelo 6986, presentada por la Empresa «3M España, Sociedad Anónima», de Madrid, que la importa de Estados Unidos de América.

Instruido en esta Dirección General de Trabajo expediente de homologación de dicha mascarilla autofiltrante, con arreglo a lo prevenido en la Orden de 17 de mayo de 1974 («Boletín Oficial del Estado» del 29), sobre homologación de los medios de protección personal de los trabajadores, se ha dictado Resolución, en cuya parte dispositiva se establece lo siguiente:

Primero.—Homologar la mascarilla autofiltrante marca «3M», modelo 6986, presentada por la Empresa «3M España, Sociedad Anónima», con domicilio en Madrid, calle Telémaco, 47-53, que la importa de Estados Unidos de América, donde es fabricada por su casa matriz «3M Company» de St. Paul (Minnesota), como mascarilla autofiltrante, para ser usadas únicamente en ambientes contaminados con polvo, no pudiéndose utilizar en ningún caso para protección contra ambientes contaminados con aerosoles procedentes de pintura, medio de protección personal de las vías respiratorias.

Segundo.—Cada mascarilla autofiltrante de dichos marca y modelo llevará en sitio visible un sello inalterable y que no afecte a sus condiciones técnicas, y de no ser ello posible, un sello adhesivo con las adecuadas condiciones de consistencia y permanencia, con la siguiente inscripción: «M.T.—Homol. 3.246.—15-11-91.—Mascarilla autofiltrante para ser usada únicamente en ambientes pulvigenos, no pudiéndose utilizar en ningún caso para protección contra ambientes contaminados con aerosoles procedentes de pintura.

Lo que se hace público para general conocimiento, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 4.º de la Orden citada, sobre Homologación de los Medios de Protección Personal de los Trabajadores, y Norma Técnica Reglamentaria MT-9, de Mascarillas Autofiltrantes, aprobada por Resolución de 28 de julio de 1975 («Boletín Oficial del Estado» del 9 de septiembre).

Madrid, 15 de noviembre de 1991.—La Directora general de Trabajo, Soledad Córdova Garrido.