

ARTICULO 9°

Lesiones del órgano de la visión

Nota:

1.ª No se considerarán en ningún caso como absolutamente incurables los trastornos funcionales oculares, ya se trate de la visión central como de la periférica, sin la observación necesaria y por tiempo que se disponga.

2.ª En el mismo caso que se hallan las lesiones que, como cataratas, desprendimientos de retina, hemorragias oculares, etc., se hallen en vía de evolución.

3.ª En los trastornos de la función visual, previa corrección, es preciso tener en cuenta:

- a) La visión central (agudeza visual).
- b) La visión periférica (campo visual).
- c) La visión binocular.

4.ª Los trastornos del sentido cromático y del sentido luminoso son síntomas de lesiones del aparato nervioso sensorial, y se tendrán en cuenta en la apreciación de invalidez debida a estas lesiones.

- 73. Ceguera o pérdida completa irreparable de la visión. En esta categoría se incluirán: La ausencia o atrofia de ambos globos oculares; los leucomas y estafilomas cicatriciales que ocupen la mayor parte de la córnea; la atrofia completa y definitiva de los nervios ópticos; las vastas lesiones cicatriciales de la coreoretina en el polo posterior; los desprendimientos totales de la retina en período regresivo, y todas las lesiones superiores a 1/30 ..... 101
- 74. Reducción de la agudeza visual a menos de 1/20 en el ojo mejor ..... 101
- 75. Reducción de la agudeza visual a 1/30 en el ojo mejor (incapacidad permanente absoluta para toda trabajo) ..... 90
- 76. Cuando la visión central es igual a 1/20 en un lado y con campo visual deficiente en el mismo ojo, y sea inferior a 1/20 o nula en el otro ojo ... 95 a 100

(Continuará.)

## MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

6084

REAL DECRETO 358/1979, de 13 de febrero, sobre régimen de explotación de los servicios públicos regulares de transporte de viajeros por carretera en zonas de débil tráfico.

Constituye no sólo una auténtica y justificada demanda social, sino obligación de la Administración Pública, proporcionar a todos los habitantes del país, cualquiera que sea su lugar de residencia, unos medios de transporte público capaces de satisfacer sus necesidades de esta índole.

La escasa densidad de nuestra red ferroviaria ha sido complementada y suplida por una tupida malla de líneas regulares de transporte de viajeros, equipajes y encargos por carretera que, gestionadas, generalmente, por pequeños empresarios, han venido cumpliendo una evidente función social.

Sin embargo, en el momento actual, la mayor parte de las líneas que atienden determinadas zonas, fundamentalmente rurales, se encuentran en situación crítica, que les está imponiendo el abandono de sus explotaciones con notorios perjuicios para los usuarios.

La presente disposición busca invertir el signo del proceso descrito, arbitrando un procedimiento sencillo y con las adecuadas garantías de publicidad y transparencia, para que los servicios públicos regulares de transporte de viajeros por carretera, otorgados conforme a la Ley de Ordenación, que demuestren cumplidamente la existencia de una situación económica deficitaria; no imputable a los concesionarios, puedan entrar

en un régimen de explotación económica articulado sobre la doble idea de reestructurar los parámetros básicos del servicio y, a su vez, compensar de un modo adecuado; las obligaciones extraeconómicas impuestas por razón de interés social.

Junta a este conjunto de medidas, cuyo otorgamiento se arbitra a través del procedimiento previsto, se establece la obligación para el concesionario sometido al referido régimen de asegurar la continuidad de la prestación en las condiciones establecidas.

En su virtud, a propuesta del Ministro de Transportes y Comunicaciones y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día trece de febrero de mil novecientos setenta y nueve,

DISPONGO:

Artículo primero.—Podrán acogerse a los beneficios del presente Real Decreto los titulares de concesiones de servicios públicos regulares de transporte mecánico de viajeros, equipajes o encargos por carretera, cuando exista déficit en la explotación del servicio, no imputable al concesionario, que pueda originar la interrupción del mismo, y siempre que la línea objeto de concesión cumpla los siguientes requisitos:

Primero.—Ser imprescindible para la comunicación de los núcleos de población por ella atendidos.

Segundo.—No exceder de trescientas personas por kilómetro de itinerario el conjunto de población atendida, excluida la del núcleo urbano de mayor número de habitantes entre las atendidas.

Tercero.—No ser superior a seis el número de vehículos afectos al servicio.

Artículo segundo.—Los titulares de las concesiones a que se refiere el artículo anterior podrán solicitar la aplicación de los beneficios del presente Real Decreto presentando, ante la Delegación Provincial del Ministerio de Transportes y Comunicaciones a quien compete su inspección, documentación justificativa de la situación económica de la explotación en los dos últimos años y plan de reorganización del servicio, en el que se expondrá las medidas que, entre las del artículo cuarto, entienda aplicables.

Recibida la solicitud, se someterá a informe de la Junta Consultiva Provincial de Transportes Terrestres, de la Junta Provincial de Coordinación y de los Entes locales afectados, y, previas las comprobaciones oportunas, se remitirá por la Delegación Provincial, con su informe, en un plazo de treinta días, a la Dirección General de Transportes Terrestres.

Artículo tercero.—El Ministro de Transportes y Comunicaciones, a propuesta del Director general de Transportes Terrestres, resolverá sobre la concesión de los beneficios solicitados y aprobará el plan de reorganización del servicio.

Artículo cuarto.—Las medidas que podrán aplicarse a los servicios objeto del presente Real Decreto serán:

Primera.—Flexibilización de las condiciones de explotación, que podrán comprender la reorganización del itinerario, calendario, frecuencia y horario de las expediciones, así como el número, calidad y características de los vehículos. Estas medidas se adoptarán, en todo caso, con respeto de la legislación laboral vigente.

Segunda.—Acceso prioritario a las líneas de crédito oficial para la renovación del parque.

Tercera.—Subvención del transporte de correspondencia, en las condiciones del párrafo c) del artículo noventa y dos del Reglamento de Ordenación del Transporte Mecánico por Carretera.

Cuarta.—Abono de las reducciones de tarifa que el concesionario esté obligado a otorgar en virtud de disposición legal.

Quinta.—Calesquiera otras que, dentro de la competencia del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, requiera la continuidad del servicio.

Artículo quinto.—Las medidas del artículo anterior podrán aplicarse igualmente a la unificación de concesiones solicitada al amparo del artículo veinticuatro del Reglamento de Ordenación del Transporte Mecánico por Carretera, siempre que se encuentre en el supuesto previsto en el artículo primero de esta disposición.

Serán aplicables a estas unificaciones, en su caso, los beneficios fiscales establecidos para la concentración de Empresas

por Decreto dos mil novecientos veinte/mil novecientos setenta y uno, de veinticinco de noviembre, con arreglo al procedimiento previsto en la Orden ministerial de Hacienda de veinticuatro de abril de mil novecientos setenta y dos.

Artículo sexto.—Si las medidas del artículo cuarto se previesen o resultaren insuficientes para mantener el servicio, y los titulares no hubieran solicitado la unificación de concesiones, la Dirección General de Transportes Terrestres podrá acordarla, conforme al artículo veinticuatro del Reglamento de Ordenación del Transporte Mecánico por Carretera.

Artículo séptimo.—Cuando la aplicación de las medidas previstas en los artículos anteriores resultare insuficiente para mantener el servicio, las Entidades Locales afectadas por el mismo podrán otorgar, a solicitud del concesionario, y previo informe favorable de la Dirección General de Transportes Terrestres, una subvención anual, fijada con arreglo a módulos objetivos, a la vista de los resultados de la Empresa, del nivel de calidad del servicio y de las medidas de racionalización que se hubieren adoptado. Sin perjuicio de la posible subvención equivalente que el Estado otorgue a dichas Entidades con cargo a los créditos ordinarios consignados en los Presupuestos Generales.

El concesionario se someterá a las medidas de publicidad y control que sobre los resultados de la explotación acuerde la Entidad otorgante de la subvención.

Artículo octavo.—La interrupción del servicio, salvo causa de fuerza mayor, o el incumplimiento por el concesionario del plan de reestructuración, dará lugar a la pérdida de todos los beneficios que tuviere otorgados y a la extinción de las medidas en el mismo, todo ello sin perjuicio de la tramitación de la caducidad de la concesión y de la aplicación de lo dispuesto en el artículo veintitrés del Reglamento de Ordenación del Transporte Mecánico por Carretera.

Artículo noveno.—El Ministerio de Transportes y Comunicaciones, previo informe del de Hacienda, podrá aplicar los beneficios del presente Real Decreto a aquellos servicios públicos regulares de transporte de viajeros que, no reuniendo alguna de las condiciones previstas en el artículo primero de este Real Decreto, atiendan servicios de transporte en zonas rurales cuyo mantenimiento se considere de excepcional interés público.

#### DISPOSICION ADICIONAL

Quando la competencia sobre el servicio se haya transferido a un Ente preautonómico corresponderá a éste la tramitación y resolución de las peticiones que, ante el mismo, habrán de formular los concesionarios que deseen acogerse a los beneficios del presente Real Decreto, así como el ejercicio de las facultades previstas en los artículos sexto y séptimo.

No obstante, con carácter previo a la aprobación de las medidas segunda y tercera del artículo cuarto, el Ente preautonómico competente requerirá la conformidad del Gobierno, a través del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

#### DISPOSICION FINAL

Por los Ministerios de Transportes y Comunicaciones y de Hacienda, en el ámbito de sus respectivas competencias, se dictarán las disposiciones y se adoptarán las medidas que requiera la ejecución del presente Real Decreto.

Dado en Madrid a trece de febrero de mil novecientos setenta y nueve.

JUAN CARLOS

El Ministro de Transportes y Comunicaciones,  
SALVADOR SANCHEZ-TERAN HERNANDEZ

6085

ORDEN de 31 de enero de 1979 sobre delegación de atribuciones en los Subdirectores generales de Infraestructura del Transporte Terrestre y del Transporte Aéreo.

Ilustrísimos señores:

La necesidad de agilizar las tareas que recaen sobre la Dirección General de Infraestructura del Transporte justifica el establecimiento de una amplia delegación en determinados titulares de órganos centrales de la Dirección, lo que se traducirá en un más ordenado y eficaz ejercicio de las competencias asignadas.

Por todo ello, y de conformidad con lo dispuesto en el artículo 22 de la vigente Ley de Régimen Jurídico de la Administración del Estado,

Este Ministerio ha resuelto lo siguiente:

1. Corresponde a los Subdirectores generales de Infraestructura del Transporte Terrestre y Aéreo ejercer la dirección, vigilancia y fiscalización del funcionamiento de todas las unidades orgánicas a su cargo, representando al Director general en cuantos actos éste así lo determine de manera específica o genérica.

2. Se delegan en los Subdirectores generales de Infraestructura del Transporte Terrestre y Aéreo, en materia de su competencia:

2.1. La firma de los documentos públicos y privados que requieran las resoluciones o actos administrativos dictados por el Director general.

2.2. Ordenar el anuncio en el «Boletín Oficial del Estado» de las resoluciones del Departamento en materias propias del ramo de Infraestructura del Transporte, así como el de las dictadas por el Director general, con competencia propia o delegada, que requieran ser publicadas.

3. Se delega en los Subdirectores generales de Infraestructura del Transporte Terrestre y Aéreo, en relación de su competencia, las siguientes facultades:

3.1. La adscripción a los Servicios de la redacción de estudios, planes y proyectos.

3.2. Ordenar el estudio y redacción de planos y proyectos de construcción, mejora o gran reparación de obras incluidas en los planes y programas de actuación, así como las modificaciones de dichas órdenes.

3.3. Ordenar la iniciación y formación de expedientes expropiatorios correspondientes a obras declaradas de utilidad pública, una vez producida la declaración de necesidad de ocupación y cuyo proyecto haya sido previamente aprobado.

3.4. Aprobar técnicamente presupuestos de estudio y redacción de proyectos, de control y vigilancia de obras, de formación de expedientes de expropiación forzosa, etc., hasta una cuantía de 5.000.000 de pesetas.

3.5. Aprobar técnicamente presupuestos de suministros y adquisiciones, hasta una cuantía de 5.000.000 de pesetas.

3.6. Aprobar técnicamente presupuestos de modificaciones de servidumbres afectadas por las obras, siempre que exista conformidad de los interesados, y hasta una cuantía de 5.000.000 de pesetas.

3.7. Aprobar técnicamente proyectos que no requieran información pública o con información, cuando no se hayan formulado reclamaciones.

3.8. Aprobar técnicamente modificaciones de proyectos con adicionales que no excedan del 20 por 100 del presupuesto del primitivo proyecto.

3.9. Aprobar técnicamente adicionales por revisiones de precios.

3.10. Aprobar técnicamente liquidaciones provisionales y definitivas de obras.

3.11. Aprobar deslindes de los terrenos ocupados por las obras y servicios a cargo de la Dirección General y fijar las zonas en las que, por estar en estudio obras nuevas, reformas, modificaciones o ampliaciones de las existentes no se deban establecer construcciones o instalaciones.

3.12. Aprobar servidumbres de paso sobre o bajo cualquier obra a cargo de la Dirección General.

3.13. Aprobar gastos derivados de contratación directa de obras o servicios hasta 500.000 pesetas de presupuesto.

3.14. Aprobar gastos derivados de contratación directa de obras procedentes de licitaciones declaradas desiertas, hasta el límite de 1.000.000 de pesetas.

3.15. Aprobación económica de proyectos reformados cuyo adicional, sumado con los anteriores, si los hubiere, no exceda del 10 por 100 del presupuesto del primitivo proyecto.

3.16. Aprobación económica de liquidaciones de obras cuyo adicional, sumado con los debidos a proyectos reformados de la obra, no exceda del 10 por 100 del presupuesto del primitivo proyecto.

3.17. Aprobación económica de revisiones de precios de hasta una cuantía de 5.000.000 de pesetas.

3.18. Aprobación económica de expropiaciones hasta una cuantía de 5.000.000 de pesetas.

3.19. Ordenar la redacción de modificaciones de proyectos.

3.20. Ordenar la tramitación de contratos de estudio y asistencia técnica, cualquiera que sea la cuantía.