

PROCESO SELECTIVO PARA INGRESO, POR EL SISTEMA GENERAL DE ACCESO LIBRE, EN LA ESCALA DE TITULADOS DE ESCUELAS TÉCNICAS DE GRADO MEDIO DE ORGANISMOS AUTÓNOMOS DEL MINISTERIO DE FOMENTO. (Resolución de 21 de febrero de 2019, de la Subsecretaría).

FASE DE OPOSICIÓN 1^{er} ejercicio

19 de junio de 2019

Examen tipo B: para el Área temática: Instalaciones fijas ferroviarias

Preguntas sobre:

I) Materia comunes a) Organización y funcionamiento de la Administración

1. De acuerdo con el artículo 18 de la Constitución Española:
 - A. Se garantiza el derecho al honor, a la intimidad personal y familiar y a la propia imagen.
 - B. El domicilio es inviolable. En ningún caso podrá hacerse entrada o registro en él sin consentimiento del titular o resolución judicial.
 - C. Se garantiza en cualquier caso el secreto de las comunicaciones y, en especial, de las postales, telegráficas y telefónicas.
 - D. La ley no limitará el uso de la informática para garantizar el honor y la intimidad personal y familiar de los ciudadanos ni el pleno ejercicio de sus derechos.

2. Conforme al artículo 168.1 de la Constitución Española, cuando se propusiere la revisión total de la Constitución o una parcial que afecte al Título preliminar, al Capítulo segundo, Sección primera del Título I, o al Título II, se procederá a:
 - A. La aprobación por mayoría absoluta de cada Cámara, y a la disolución inmediata de las Cortes.
 - B. La aprobación por mayoría de tres quintos de cada Cámara, y a la disolución inmediata de las Cortes.
 - C. La aprobación por mayoría de dos tercios de cada Cámara, y a la disolución inmediata de las Cortes.
 - D. La aprobación por mayoría simple de cada Cámara, y a la disolución inmediata de las Cortes.

3. En relación con la sucesión a la Corona de España, de acuerdo con el art. 57 de la Constitución Española:
 - A. La sucesión en el trono seguirá el orden regular de primogenitura y representación, siendo preferida siempre la línea anterior a las posteriores; en la misma línea, el varón a la mujer; en el mismo sexo, el grado más próximo al más remoto, y en el mismo grado, la persona de más edad a la de menos.
 - B. La sucesión en el trono seguirá el orden regular de primogenitura y representación, siendo preferida siempre la línea anterior a las posteriores; en la misma línea, el grado más próximo al más remoto; en el mismo grado, el varón a la mujer, y en el mismo sexo, la persona de más edad a la de menos.
 - C. La sucesión en el trono seguirá el orden regular de primogenitura y representación, siendo preferida siempre la línea anterior a las posteriores; en la misma línea, la persona de más edad a la de menos; en la misma edad, el grado más próximo al más remoto y en el mismo grado, el varón a la mujer.
 - D. La sucesión en el trono seguirá el orden regular de primogenitura y representación, siendo preferido el varón a la mujer; en el mismo sexo, la línea anterior a las posteriores; en la misma línea, el grado más próximo al más remoto; en el mismo grado, la persona de más edad a la de menos.

4. En relación con el poder judicial, de acuerdo con el art. 120 de la Constitución Española:
 - A. El Consejo General del Poder Judicial es el órgano jurisdiccional superior en todos los órdenes, salvo lo dispuesto en materia de garantías constitucionales.
 - B. La justicia será gratuita cuando así lo disponga la ley, pero en ningún caso respecto de quienes acrediten insuficiencia de recursos para litigar.
 - C. El procedimiento será predominantemente oral, sobre todo en materia criminal.
 - D. La Constitución Española no reconoce la acción popular de los ciudadanos, pero sí el derecho a participar en la Administración de Justicia mediante la institución del Jurado.

5. De acuerdo con el artículo 93 de la Constitución Española, se podrá autorizar la celebración de tratados por los que se atribuya a una organización o institución internacional el ejercicio de competencias derivadas de la Constitución:
 - A. Mediante ley ordinaria.
 - B. Mediante ley orgánica.
 - C. Mediante ley de bases.
 - D. Mediante ley marco.

6. Según el artículo 97 de la Constitución Española, ¿quién ejerce la potestad reglamentaria de acuerdo con la Constitución y las leyes?
- A. El congreso.
 - B. El senado.
 - C. El gobierno.
 - D. El poder judicial.
7. De acuerdo con el artículo 81 de la Constitución Española, son leyes orgánicas (señale la respuesta incorrecta):
- A. Las relativas al desarrollo de los derechos fundamentales y de las libertades públicas.
 - B. Las relativas al desarrollo del derecho a la protección de la salud.
 - C. Las que aprueben los Estatutos de Autonomía.
 - D. Las que aprueben el régimen electoral general.
8. De acuerdo con el art. 3 del Real Decreto 953/2018, de 27 de julio, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Fomento:
- A. La Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria está adscrita al Ministerio de Fomento, a través de la Secretaría General de Infraestructuras.
 - B. La Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria está adscrita al Ministerio de Fomento, a través de la Secretaría General de Transporte.
 - C. La Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria está adscrita al Ministerio de Fomento, a través de la Secretaría General de Vivienda.
 - D. La Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria está adscrita al Ministerio de Fomento, a través de la Subsecretaría de Fomento.
9. El art. 72 de la ley 40/2015, de 1 de octubre de Régimen Jurídico del Sector Público establece que:
- A. Los Delegados del Gobierno son órganos directivos con rango de Secretario de Estado que dependen orgánicamente del Presidente del Gobierno y funcionalmente del Ministerio competente por razón de la materia.
 - B. Los Delegados del Gobierno son órganos directivos con rango de Subsecretario que dependen orgánicamente del Presidente del Gobierno y funcionalmente del Ministerio competente por razón de la materia.
 - C. Los Delegados del Gobierno son órganos directivos con rango de Subsecretario que dependen funcionalmente del Presidente del Gobierno y orgánicamente del Ministerio competente por razón de la materia.
 - D. Los Delegados del Gobierno son órganos directivos con rango de Director General que dependen funcionalmente del Presidente del Gobierno y orgánicamente del Ministerio competente por razón de la materia.

10. De acuerdo con el artículo 14 del Tratado de la Unión Europea, ¿qué instituciones ejercerán conjuntamente la función legislativa y la función presupuestaria?
- A. El Parlamento Europeo y el Consejo.
 - B. El Consejo Europeo y el Tribunal de Cuentas.
 - C. La Comisión Europea y el Banco Central Europeo
 - D. El Consejo Europeo y el Tribunal de Justicia de la Unión Europea.
11. Según el artículo 288 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, ¿qué acto jurídico tendrá un alcance general, será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro?
- A. La directiva.
 - B. El reglamento.
 - C. El dictamen.
 - D. La recomendación.
12. En relación con el concepto de interesado regulado en el art. 4 de la ley 39/2015, de 1 de octubre de Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas (señale la respuesta incorrecta)
- A. Se consideran interesados en el procedimiento administrativo quienes lo promuevan como titulares de derechos o intereses legítimos individuales o colectivos.
 - B. Se consideran interesados en el procedimiento administrativo aquellos cuyos intereses legítimos, individuales o colectivos, puedan resultar afectados por la resolución y se personen en el procedimiento en tanto no haya recaído resolución definitiva.
 - C. Las asociaciones y organizaciones representativas de intereses económicos y sociales serán titulares de intereses legítimos colectivos en los términos que la Ley reconozca.
 - D. No pueden tener la condición de interesados quienes no hubieran iniciado el procedimiento.

13. Respecto a la relación electrónica de los ciudadanos con las Administraciones Públicas, de acuerdo con el art. 14 de la ley 39/2015, de 1 de octubre, de Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas:
- A. Las personas físicas no podrán estar obligadas en ningún caso a relacionarse electrónicamente con las Administraciones Públicas.
 - B. No están obligados a relacionarse electrónicamente con las Administraciones Públicas los Notarios y Registradores de la Propiedad.
 - C. Están obligadas a relacionarse electrónicamente con las Administraciones Públicas las entidades sin personalidad jurídica.
 - D. Los empleados de las Administraciones Públicas no están obligados a relacionarse electrónicamente con la Administración aun en el caso de trámites y actuaciones que realicen con ellas por razón de su condición de empleado público.
14. De acuerdo con el artículo 25 de la Ley 19/2013, de 9 de diciembre, de transparencia, acceso a la información pública y buen gobierno, las disposiciones sobre Buen Gobierno se aplicarán a: (señale la respuesta incorrecta)
- A. Los miembros del Gobierno.
 - B. Los miembros de las Juntas de Gobierno de las Entidades Locales.
 - C. Los Diputados y Senadores.
 - D. Los Secretarios de Estado.
15. El III Plan de Acción de España 2017-2019 de la Alianza para el Gobierno Abierto contiene 20 medidas estructuradas en torno a 5 grandes ejes: Colaboración, Participación, Transparencia, Rendición de cuentas y Formación. ¿Cuál de las siguientes medidas forma parte del Eje Rendición de Cuentas?:
- A. Creación de un foro sobre Gobierno Abierto.
 - B. Impulsar los datos abiertos como instrumento para una justicia abierta en España.
 - C. Presupuestos participativos.
 - D. Sistema Archive.
16. El art. 35 de la ley 39/2015 de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, establece que serán motivados, con sucinta referencia de hechos y fundamentos de derecho:
- A. Los actos que no sean limitativos de derechos subjetivos e interés legítimos.
 - B. Los actos que no se separen del criterio seguido en actuaciones precedentes.
 - C. Los actos que rechacen pruebas propuestas por los interesados.
 - D. En ningún caso los actos que se dicten en ejercicio de potestades discrecionales.

17. De acuerdo con el art. 40 de la ley 39/2015 de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, toda notificación deberá ser cursada dentro de ¿qué plazo?:
- A. 10 días a partir de la fecha en que el acto haya sido dictado.
 - B. 5 días a partir de la fecha en que el acto haya sido dictado.
 - C. 15 días a partir de la fecha en que el acto haya sido dictado.
 - D. No se prevé ningún plazo concreto.
18. El art. 47 de la ley 39/2015 de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, establece que los actos de las Administraciones Públicas son nulos de pleno derecho en los casos siguientes (señale la respuesta incorrecta):
- A. Los que tengan un contenido imposible.
 - B. Los dictados prescindiendo total y absolutamente del procedimiento legalmente establecido.
 - C. Cualquier acto que se establezca expresamente en una disposición con rango de ley.
 - D. Los dictados por órganos manifiestamente incompetentes por razón de la jerarquía o del territorio.
19. Según el artículo 125 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, en qué plazo podrá interponerse el recurso extraordinario de revisión:
- A. Cuando al dictarlos se hubiera incurrido en error de hecho, que resulte de los propios documentos incorporados al expediente, dentro del plazo de 5 años siguientes a la fecha de la notificación de la resolución impugnada.
 - B. Cuando aparezcan documentos de valor esencial para la resolución del asunto que, aunque sean posteriores, evidencien el error de la resolución recurrida, el plazo será de 4 años a contar desde el conocimiento de los documentos.
 - C. Cuando en la resolución hayan influido esencialmente documentos o testimonios declarados falsos por sentencia judicial firme, anterior o posterior a aquella resolución, el plazo será de tres meses a contar desde el conocimiento de los documentos o desde que la sentencia judicial quedó firme.
 - D. Cuando la resolución se hubiese dictado como consecuencia de prevaricación, cohecho, violencia, maquinación fraudulenta u otra conducta punible y se haya declarado así en virtud de sentencia judicial firme, el plazo será de seis meses a contar desde que la sentencia judicial quedó firme.

20. Conforme al artículo 114 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, ponen fin a la vía administrativa:

- A. Las resoluciones de los recursos de alzada.
- B. Las resoluciones de los órganos administrativos que tengan superior jerárquico.
- C. Los actos emanados de los órganos directivos con nivel de Subdirector general, en relación con las competencias que tengan atribuidas en materia de personal.
- D. Los acuerdos, pactos, convenios o contratos en todo caso.

21. Según el artículo 11 de la Ley 29/1998, de 13 de julio, reguladora de la Jurisdicción Contencioso-administrativa, conocerá en única instancia de los recursos que se deduzcan en relación con las disposiciones generales y los actos de los Ministros y de los Secretarios de Estado en general y en materia de personal cuando se refieran al nacimiento o extinción de la relación de servicio de funcionarios de carrera:

- A. La Sala de lo Contencioso- administrativo del Tribunal Supremo.
- B. La Sala de lo Contencioso- administrativo de la Audiencia Nacional.
- C. Los Juzgados Centrales de lo Contencioso-administrativo.
- D. Las Salas de lo Contencioso-administrativo de los Tribunales Superiores de Justicia.

22. En relación con el personal eventual, de acuerdo con lo previsto en el artículo 12 del Real Decreto Legislativo 5/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley del Estatuto Básico del Empleado Público:

- A. Solo realiza funciones expresamente calificadas como de confianza o asesoramiento especial.
- B. El cese del personal eventual no está ligado al de la autoridad a la que se preste la función de asesoramiento.
- C. Al personal eventual no le resultará en ningún caso de aplicación el régimen del personal funcionario de carrera.
- D. La condición de personal eventual constituye mérito para el acceso a la función pública.

23. En relación con los permisos que disfrutaban los funcionarios, de acuerdo con lo establecido en el art. 48 del Real Decreto Legislativo 5/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley del Estatuto Básico del Empleado Público:
- A. Corresponden 20 días al año, por asuntos particulares.
 - B. Corresponden 30 días, por matrimonio.
 - C. Corresponden 3 días por traslado de domicilio, sin cambio de residencia.
 - D. Por lactancia de un hijo menor de doce meses tendrán derecho a una hora de ausencia del trabajo que podrá dividir en dos fracciones.
24. A efectos de la Ley Orgánica 3/2007, de 22 de marzo, para la igualdad efectiva de mujeres y hombres, se entenderá por composición equilibrada la presencia de mujeres y hombres de forma que, en el conjunto a que se refiera, las personas de cada sexo:
- A. No superen el 55% ni sean menos del 45%.
 - B. No superen el 60% ni sean menos del 40%.
 - C. No superen el 65% ni sean menos del 35%.
 - D. No superen el 70% ni sean menos del 30%.
25. De acuerdo con el art. 42 del Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social:
- A. Las empresas públicas y privadas que empleen a un número de 50 o más trabajadores vendrán obligadas a que de entre ellos, al menos, el 2 por 100 sean trabajadores con discapacidad.
 - B. Las empresas públicas y privadas que empleen a un número de 100 o más trabajadores vendrán obligadas a que de entre ellos, al menos, el 2 por 100 sean trabajadores con discapacidad.
 - C. Las empresas públicas y privadas que empleen a un número de 50 o más trabajadores vendrán obligadas a que de entre ellos, al menos, el 5 por 100 sean trabajadores con discapacidad.
 - D. Las empresas públicas y privadas que empleen a un número de 100 o más trabajadores vendrán obligadas a que de entre ellos, al menos, el 5 por 100 sean trabajadores con discapacidad.

Preguntas sobre:

I) Materia comunes b) Marco general ferroviario

26. Según el Reglamento de Ejecución (UE) nº 402/2013 de la Comisión, de 30 de abril de 2013, relativo a la adopción de un método común de seguridad para la evaluación y valoración del riesgo y por el que se deroga el Reglamento (CE) nº 352/2009, se define como «riesgo»:

- A. Fallo que ocurre repetidamente con una combinación particular de insumos o en determinadas condiciones particulares medioambientales o de aplicación.
- B. La frecuencia de ocurrencia de accidentes e incidentes que provoquen daño (causado por un peligro) y la gravedad del daño.
- C. La ausencia de riesgo inaceptable de daño.
- D. Una circunstancia que puede provocar un accidente.

27. Según establece la Orden FOM/1630/2015, de 14 de julio, por la que se aprueba la «Instrucción ferroviaria de gálidos», el espacio en torno a la vía que no debe ser invadido por ningún objeto u obstáculo, ni por vehículos que circulen sobre vías adyacentes, al objeto de preservar la seguridad en la explotación, se denomina:

- A. Gálibo de implantación de obstáculos.
- B. Gálibo límite de implantación de obstáculos.
- C. Gálibo uniforme de implantación de obstáculos.
- D. Gálibo de cargamento.

28. Según la Orden FOM/1630/2015, de 14 de julio, por la que se aprueba la «Instrucción ferroviaria de gálidos», el gálibo de implantación de obstáculos en partes bajas a considerar en líneas con ancho de vía de 1435 mm, aptas para transporte mediante autopista ferroviaria será:

- A. GEI3.
- B. GEI2.
- C. GI3.
- D. GI2.

29. En aplicación del Reglamento (UE) nº 1303/2014 de la Comisión, de 18 de noviembre de 2014, sobre la especificación técnica de interoperabilidad relativa a la seguridad en los túneles ferroviarios del sistema ferroviario de la Unión Europea, indique de entre los siguientes, los riesgos que quedan cubiertos por dicha ETI:
- A. Riesgos de las personas que residen en una zona cercana a un túnel en la que un desplome de la estructura podría dar lugar a consecuencias catastróficas.
 - B. La salud y la seguridad del personal que interviene en el mantenimiento de las instalaciones fijas de los túneles.
 - C. Intrusión en el túnel a través de su boca.
 - D. Las pérdidas económicas provocadas por daños en las estructuras y en los trenes.
30. Según el Reglamento (UE) nº 1301/2014 de la Comisión, de 18 de noviembre de 2014, sobre las especificaciones técnicas de interoperabilidad del subsistema de energía del sistema ferroviario de la Unión, la línea aérea de contacto de los sistemas de corriente continua se diseñará para que soporte la siguiente intensidad por pantógrafo, con el tren en reposo:
- A. 250 A para un sistema de alimentación de 3 kV.
 - B. 200 A para un sistema de alimentación de 3 kV.
 - C. 250 A para un sistema de alimentación de 1,5 kV.
 - D. 200 A para un sistema de alimentación de 1,5 kV.
31. Según la Orden FOM/167/2015, de 6 de febrero, por la que se regulan las condiciones para la entrada en servicio de subsistemas de carácter estructural, líneas y vehículos ferroviarios, se entiende por «rehabilitación» de un subsistema a:
- A. Los trabajos importantes de modificación de un subsistema o de una parte de subsistema que mejoren el rendimiento global de éste.
 - B. Los cambios que implican una desviación respecto del expediente técnico que acompaña a la declaración «CE» de verificación que puede exigir nuevas comprobaciones, pero que no tienen ningún impacto en las características básicas de diseño del subsistema.
 - C. Los trabajos importantes de sustitución de un subsistema o de una parte de un subsistema que no afecten al rendimiento global del subsistema.
 - D. La sustitución de componentes por piezas de función y prestaciones idénticas, en el marco de una operación de mantenimiento preventivo o correctivo.

32. De acuerdo con el Reglamento UE Nº 1299/2014 de la Comisión de 18 de noviembre de 2014 relativo a las especificaciones técnicas de interoperabilidad del subsistema «infraestructura» en el sistema ferroviario de la Unión Europea, para el procedimiento de verificación CE del subsistema de infraestructura, el solicitante puede escoger entre los módulos:
- A. SB o SF.
 - B. SG o SH1.
 - C. SD o SG.
 - D. CV o CH1.
33. En un desvío, la contraaguja es:
- A. La pieza fija del cambio a la que se acopla la aguja.
 - B. El trozo de carril, o de perfil especial, que se coloca frente a la laguna del cruzamiento, a lo largo de los carriles exteriores, para guiar las ruedas de los vehículos.
 - C. Prolongación acodada de los carriles que unen las agujas del cambio con el corazón y que soporta la llanta de la rueda durante su paso por la laguna.
 - D. La pieza de arrostramiento entre el contracarril y el corazón.
34. De acuerdo con el Reglamento UE Nº 1299/2014 de la Comisión de 18 de noviembre de 2014 relativo a las especificaciones técnicas de interoperabilidad del subsistema «infraestructura» en el sistema ferroviario de la Unión Europea, en el procedimiento de verificación CE del subsistema de infraestructura, la evaluación del diseño geométrico de los aparatos de vía se realizará:
- A. Comprobando que existe una autodeclaración del administrador de la infraestructura o la parte contratante.
 - B. Mediante medición en fábrica.
 - C. Mediante medición en obra.
 - D. Mediante medición en fábrica y en obra.
35. La Directiva 2007/58/CE sobre el desarrollo del ferrocarril, la adjudicación de la capacidad de infraestructura ferroviaria y la aplicación de cánones por su utilización, forma parte, junto con otras normas europeas, de:
- A. El primer paquete ferroviario.
 - B. El segundo paquete ferroviario.
 - C. El tercer paquete ferroviario.
 - D. El cuarto paquete ferroviario.

36. Según lo dispuesto en Decisión de la Comisión de 5 de junio de 2009, por la que se adopta un método común de seguridad para evaluar la consecución de los objetivos de seguridad, ¿a quién corresponde llevar a cabo el cálculo de los valores de referencia nacionales y los objetivos comunes de seguridad?
- A. A las Autoridades Nacionales de Seguridad de los distintos Estados Miembros.
 - B. A la Agencia Ferroviaria Europea.
 - C. A la Comisión Europea.
 - D. Al Comité Europeo para la implantación de un espacio ferroviario único.
37. Según lo dispuesto en el Real Decreto 664/2015, de 17 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de Circulación Ferroviaria, indique cuál de los siguientes criterios debe estar recogido exclusivamente en el sistema de gestión de la seguridad de las empresas ferroviarias (o del administrador de infraestructura cuando ponga en circulación trenes para la realización de su actividad):
- A. Elaboración de reglas internas o el desarrollo de procedimientos que garanticen el análisis del escenario y la toma de decisiones en cuanto a la forma de proceder en los casos de avería del registrador de seguridad.
 - B. Elaboración de reglas internas y el desarrollo de procedimientos que faciliten el cumplimiento de las obligaciones y responsabilidades del personal ferroviario en el desarrollo de sus funciones amparadas por su título habilitante para garantizar la seguridad conforme a las que sus respectivas habilitaciones les otorgan.
 - C. Elaboración de reglas internas o el desarrollo de procedimientos que garanticen el correcto shuntado de los trenes en las vías de las estaciones poco utilizadas, o en aquellas en las que por cualquier circunstancia existan dificultades de shuntado al paso de los trenes por las mismas.
 - D. Elaboración de reglas internas y el desarrollo de procedimientos que garanticen la forma y el flujo de información necesario en la transmisión del servicio.

38. Según lo dispuesto en la Orden FOM/2872/2010 de personal ferroviario, el personal de conducción deberá someterse a reciclajes formativos y reconocimientos psicofísicos periódicos para mantener sus títulos habilitantes. En concreto, esta periodicidad es la siguiente:
- A. Los reconocimientos psicofísicos deberán realizarse anualmente y someterse a reciclajes formativos cada dos años.
 - B. Los reconocimientos psicofísicos deberán de realizarse cada 5 años, teniendo en cuenta que a partir de los 50 años el plazo de validez de los certificados de aptitud psicofísica se reducirá a 3 años y a partir de los 60 a un año. Los maquinistas deberán someterse a reciclajes formativos cada año.
 - C. Los reconocimientos psicofísicos deberán de realizarse cada 5 años, teniendo en cuenta que a partir de los 50 años el plazo de validez de los certificados de aptitud psicofísica se reducirá a 3 años y a partir de los 60 a un año. Los maquinistas deberán someterse a reciclajes formativos cada dos años.
 - D. Los reconocimientos psicofísicos y los reciclajes formativos deberán realizarse anualmente.
39. Según lo dispuesto en la Orden FOM/2872/2010 de personal ferroviario, el personal de operaciones de tren engloba los siguientes títulos habilitantes:
- A. Auxiliar de circulación, responsable de operaciones de carga, operador de vehículos de maniobra y auxiliar de cabina.
 - B. Auxiliar de circulación, responsable de operaciones de carga, operador de maquinaria de infraestructura y auxiliar de cabina.
 - C. Auxiliar de operaciones de tren, responsable de operaciones de carga, operador de vehículos de maniobra y auxiliar de cabina.
 - D. Auxiliar de operaciones de tren, responsable de operaciones de carga y operador de vehículos de maniobra.
40. Según el Real Decreto 623/2014 de 18 de julio, por el que se regula la investigación de los accidentes e incidentes ferroviarios y la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios, la aprobación del informe final de un accidente o incidente ocurrido en la Red Ferroviaria de Interés General, corresponde a:
- A. Al Director de la Agencia Estatal de la Seguridad Ferroviaria.
 - B. El Secretario de la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios.
 - C. Al Presidente de la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios.
 - D. Al Pleno de la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios.

41. Según el Real Decreto 810/2007 de 22 de junio, por el que se aprueba el Reglamento sobre seguridad en la circulación de la Red Ferroviaria de Interés General, toda empresa ferroviaria que desee prestar un servicio de transporte ferroviario, de viajeros o de mercancías, sobre la Red Ferroviaria de Interés General, deberá obtener un certificado de seguridad:
- A. Antes de que les sea otorgada la licencia de empresa ferroviaria
 - B. Antes de que les sea adjudicada la capacidad de infraestructura ferroviaria que hubieren solicitado.
 - C. Antes de que les sea otorgada la autorización de seguridad.
 - D. Antes de disponer de un seguro o cobertura de responsabilidad civil.
42. Según la Decisión 2014/880/UE de 26 de noviembre, sobre las especificaciones comunes del registro de la infraestructura ferroviaria y por la que se deroga la Decisión de Ejecución 2011/633, los registros deberán estar disponibles para su consulta mediante una interfaz informática común de usuario creada y gestionada por:
- A. La autoridad nacional de seguridad.
 - B. El administrador de la infraestructura.
 - C. La Agencia Española de la Seguridad Ferroviaria.
 - D. La Agencia Ferroviaria de la Unión Europea.
43. Según la definición de la Orden FOM/167/2015, de 6 de febrero, por la que se regulan las condiciones para la entrada en servicio de subsistemas de carácter estructural, líneas y vehículos ferroviarios, las Instrucciones Ferroviarias son:
- A. Conjunto de especificaciones técnicas que regulan el cargamento ferroviario.
 - B. Conjunto de especificaciones técnicas, que sirven de apoyo a los maquinistas.
 - C. Conjunto de especificaciones técnicas, que complementan a las ETI.
 - D. Conjunto de especificaciones técnicas, que regulan el transporte de mercancías peligrosas.
44. Según la Directiva (UE) 2016/797 del Parlamento Europeo y del Consejo de 11 de mayo de 2016 sobre la interoperabilidad del sistema ferroviario dentro de la Unión Europea la función del organismo notificado encargado de la verificación «CE» de un subsistema comenzará en:
- A. La fase de construcción del proyecto.
 - B. La fase de aceptación del proyecto.
 - C. La fase de diseño del proyecto.
 - D. La fase de puesta en servicio del proyecto.

45. Según el Real Decreto 412/2001, de 20 de abril, por el que se regulan diversos aspectos relacionados con el transporte de mercancías peligrosas por ferrocarril, las reparaciones u otras modificaciones que se pretendan realizar en los depósitos de vagones cisterna y contenedores cisterna:
- A. Deberán ser objeto de un informe favorable de un organismo de control, durante la fase de ejecución.
 - B. Deberán ser objeto de un informe favorable de un organismo de control, previo a su ejecución.
 - C. Al ser reparación o modificación sobre una cisterna autorizada, no es necesario informe de un organismo de control.
 - D. Deberán ser objeto de un informe favorable de un organismo de control durante la fase de puesta en servicio.
46. ¿Cuándo se podrá suspender una licencia de empresa ferroviaria por la Agencia estatal de Seguridad Ferroviaria?
- A. Cuando la empresa ferroviaria hubiera interrumpido sus operaciones durante un período superior a seis meses, salvo que se acuerde, de conformidad con lo previsto en el artículo siguiente, la revocación de la licencia.
 - B. Cuando se abra un expediente sancionador por infracción grave.
 - C. Cuando haya incumplimiento sobrevenido por la empresa ferroviaria de los requisitos exigidos para su otorgamiento.
 - D. Cuando la licencia se haya obtenido en virtud de declaraciones falsas o por otro medio irregular.
47. ¿A qué órgano de la Agencia estatal de Seguridad Ferroviaria corresponde la función del seguimiento, la supervisión y el control superiores de la actuación de la Agencia?
- A. Consejo Rector.
 - B. Director.
 - C. Comisión de Control.
 - D. División de Administración.

48. Según el Real Decreto 810/2007, de 22 de junio, por el que se aprueba el Reglamento sobre seguridad en la circulación de la Red Ferroviaria de Interés General, se define accidente grave como:

- A. Cualquier colisión o descarrilamiento de trenes con el resultado de al menos una víctima mortal o de cinco o más heridos graves o grandes daños al material rodante, a la infraestructura o al medio ambiente, y cualquier otro accidente similar, con un efecto evidente en la normativa de seguridad ferroviaria o en la gestión de seguridad; por grandes daños se entenderán daños cuyo coste pueda evaluar inmediatamente el organismo de investigación en al menos un total de un millón de euros.
- B. Cualquier colisión o descarrilamiento de trenes con el resultado de al menos cinco víctimas mortales o de diez o más heridos graves o grandes daños al material rodante, a la infraestructura o al medio ambiente, y cualquier otro accidente similar, con un efecto evidente en la normativa de seguridad ferroviaria o en la gestión de seguridad; por grandes daños se entenderán daños cuyo coste pueda evaluar inmediatamente el organismo de investigación en al menos un total de dos millones de euros.
- C. Cualquier colisión o descarrilamiento de trenes con el resultado de al menos una víctima mortal o de cinco o más heridos graves o grandes daños al material rodante, a la infraestructura o al medio ambiente, y cualquier otro accidente similar, con un efecto evidente en la normativa de seguridad ferroviaria o en la gestión de seguridad; por grandes daños se entenderán daños cuyo coste pueda evaluar inmediatamente el organismo de investigación en al menos un total de dos millones de euros.
- D. Cualquier colisión o descarrilamiento de trenes con el resultado de al menos cinco víctimas mortales o de diez o más heridos graves o grandes daños al material rodante, a la infraestructura o al medio ambiente, y cualquier otro accidente similar, con un efecto evidente en la normativa de seguridad ferroviaria o en la gestión de seguridad; por grandes daños se entenderán daños cuyo coste pueda evaluar inmediatamente el organismo de investigación en al menos un total de un millón de euros.

49. De acuerdo con la Ley 38/2015 del Sector Ferroviario, la zona de protección de las líneas ferroviarias consiste en una franja de terreno a cada lado de las mismas delimitada, exteriormente, por dos líneas paralelas situadas a una cierta distancia de las aristas exteriores de la explanación. ¿Cuál es esta distancia?:

- A. 60 m.
- B. 70 m.
- C. 80 m.
- D. 100 m.

50. Según el Real Decreto 412/2001, de 20 de abril, por el que se regulan diversos aspectos relacionados con el transporte de mercancías peligrosas por ferrocarril, las empresas ferroviarias no podrán planificar ni programar paradas en túneles de más de:

- A. 70 m.
- B. 80 m.
- C. 90 m.
- D. 100 m.

PROCESO SELECTIVO PARA INGRESO, POR EL SISTEMA GENERAL DE ACCESO LIBRE, EN LA ESCALA DE TITULADOS DE ESCUELAS TÉCNICAS DE GRADO MEDIO DE ORGANISMOS AUTÓNOMOS DEL MINISTERIO DE FOMENTO. (Resolución de 21 de febrero de 2019, de la Subsecretaría).

FASE DE OPOSICIÓN 1^{er} ejercicio

19 de junio de 2019

Preguntas sobre:

III) Área temática: Instalaciones fijas ferroviarias

Examen tipo B

51. Según el Reglamento de la Comisión 2016/919/UE, de 27 de mayo de 2016, sobre la especificación técnica de interoperabilidad relativa a los subsistemas de «control-mando y señalización» del sistema ferroviario de la Unión Europea, la interfaz «K» permite comunicar:
- A. El LEU con la señalización lateral luminosa o el enclavamiento.
 - B. El LEU con las balizas en tierra del sistema de señalización Clase B.
 - C. La función BTM del equipo embarcado ERTMS/ETCS con las balizas en tierra del sistema de señalización Clase B.
 - D. La función BTM del equipo embarcado ERTMS/ETCS con el correspondiente módulo STM embarcado.
52. Según el Anexo al Reglamento de la Comisión 2016/919/UE, de 27 de mayo de 2016, sobre la especificación técnica de interoperabilidad relativa a los subsistemas de «control-mando y señalización» del sistema ferroviario de la Unión Europea, el acceso al modo marcha a la vista (OS) dentro del sistema ETCS embarcado se realiza:
- A. Únicamente mediante selección de dicho modo por el maquinista.
 - B. Únicamente a través de la correspondiente orden enviada por la vía.
 - C. Por selección del maquinista (únicamente a tren parado) o por orden de la vía.
 - D. Por selección del maquinista (a tren parado o en movimiento) o por orden de la vía.

53. Según el Anexo al Reglamento de la Comisión 2016/919/UE, de 27 de mayo de 2016, sobre la especificación técnica de interoperabilidad relativa a los subsistemas de «control-mando y señalización» del sistema ferroviario de la Unión Europea, el modo marcha a la vista (OS) está disponible dentro de los niveles de aplicación ETCS siguientes:
- A. Exclusivamente en nivel 0.
 - B. Exclusivamente en nivel 1.
 - C. Exclusivamente en niveles 1,2 y 3.
 - D. En todos los niveles.
54. Según el Anexo al Reglamento de la Comisión 2016/919/UE, de 27 de mayo de 2016, sobre la especificación técnica de interoperabilidad relativa a los subsistemas de «control-mando y señalización» del sistema ferroviario de la Unión Europea, en el caso de producirse una inconsistencia de datos en la lectura de grupos de balizas no enlazados, el equipo embarcado reaccionará:
- A. Desencadenando una parada automática de emergencia, en cualquier caso.
 - B. Aplicando freno de servicio, en cualquier caso.
 - C. No provocará ninguna reacción, en cualquier caso.
 - D. Reaccionará dependiendo del valor de la variable que define la reacción de enlace (Q_LINKREACTION), en cualquier caso.
55. Según el Anexo al Reglamento de la Comisión 2016/919/UE, de 27 de mayo de 2016, sobre la especificación técnica de interoperabilidad relativa a los subsistemas de «control-mando y señalización» del sistema ferroviario de la Unión Europea, el control del movimiento del tren por el sistema ERTMS/ETCS embarcado requiere que la vía envíe información relativa a la ruta fijada para el tren y la correspondiente descripción de dicha vía. En este sentido, marque la opción que posee carácter opcional en la determinación de la completitud de la información para el movimiento seguro del tren:
- A. Autorización de movimiento (MA), es decir, permiso y distancia a recorrer.
 - B. Perfil estático de velocidades que cubra la MA.
 - C. Condiciones de vía que cubran la MA.
 - D. Perfil de gradientes que cubra la MA.

56. Según el Anexo al Reglamento de la Comisión 2016/919/UE, de 27 de mayo de 2016, sobre la especificación técnica de interoperabilidad relativa a los subsistemas de «control-mando y señalización» del sistema ferroviario de la Unión Europea, ¿en que supuesto de entre los siguientes podría aplicarse el modelo de conversión desde porcentaje de peso freno para obtener deceleraciones y tiempos de respuesta del freno?:
- A. Tren de viajeros con velocidad máxima hasta 250 km/h.
 - B. Tren de mercancías de longitud 2000 m y régimen de frenado G.
 - C. Tren de viajeros de longitud 400 m y régimen de frenado P.
 - D. Tren de viajeros de longitud 200 m y régimen de frenado G.
57. En el procedimiento de rebase del punto final de la autorización de movimiento (EoA) previsto en el Anexo al Reglamento de la Comisión 2016/919/UE, de 27 de mayo de 2016, sobre la especificación técnica de interoperabilidad relativa a los subsistemas de «control-mando y señalización» del sistema ferroviario de la Unión Europea, un equipo con el modo marcha a la vista (OS) activo cambiará al:
- A. Modo maniobras (SH).
 - B. Modo de parada automática de emergencia (TR).
 - C. Modo responsabilidad del maquinista (SR).
 - D. El modo activo seguirá siendo el mismo, ya que en este caso el procedimiento de rebase no produce ningún cambio de modo.
58. Según el Anexo al Reglamento de la Comisión 2016/919/UE, de 27 de mayo de 2016, sobre la especificación técnica de interoperabilidad relativa a los subsistemas de «control-mando y señalización» del sistema ferroviario de la Unión Europea:
- A. Los mensajes no pueden transmitirse por Eurobaliza, sólo por RBC.
 - B. Un mensaje contiene un máximo de un paquete de información.
 - C. Un mensaje está compuesto por uno o varios telegramas.
 - D. Un telegrama está compuesto por uno o varios mensajes.

59. Según el Anexo al Reglamento de la Comisión 2016/919/UE, de 27 de mayo de 2016, sobre la especificación técnica de interoperabilidad relativa a los subsistemas de «control-mando y señalización» del sistema ferroviario de la Unión Europea, la finalidad del subset 076 sobre tests del equipo embarcado ERTMS/ETCS es:
- A. Chequear las reglas de ingeniería de vía.
 - B. Chequear las condiciones operacionales de uso del equipo.
 - C. Chequear la funcionalidad del equipo embarcado respecto de los requisitos del sistema.
 - D. Chequear la funcionalidad del sistema ERTMS/ETCS de vía.
60. Según el Anexo al Reglamento de la Comisión 2016/919/UE, de 27 de mayo de 2016, sobre la especificación técnica de interoperabilidad relativa a los subsistemas de «control-mando y señalización» del sistema ferroviario de la Unión Europea, la función de control del disyuntor de potencia es una función de interfaz entre el tren y el equipo embarcado ERTMS/ETCS que posee un carácter:
- A. Obligatorio en todo caso.
 - B. Opcional en todo caso.
 - C. Obligatoria, pero finalmente condicionada a la disponibilidad de dicho interfaz en el tren donde se instale el sistema ERTMS/ETCS.
 - D. Depende directamente del valor nacional correspondiente.
61. Según el Anexo al Reglamento de la Comisión 2016/919/UE, de 27 de mayo de 2016, sobre la especificación técnica de interoperabilidad relativa a los subsistemas de «control-mando y señalización» del sistema ferroviario de la Unión Europea, los siguientes campos o variables forman parte del encabezado común general a todos los mensajes extraídos del registrador jurídico (señale la respuesta incorrecta):
- A. Nivel de aplicación ETCS actual.
 - B. Modo activo en el equipo ETCS.
 - C. Longitud del tren.
 - D. Velocidad del tren.

62. El Anexo al Reglamento de la Comisión 2016/919/UE, de 27 de mayo de 2016, sobre la especificación técnica de interoperabilidad relativa a los subsistemas de «control-mando y señalización» del sistema ferroviario de la Unión Europea, establece el siguiente requisito mínimo en relación a la longitud de información (número de bits) a transmitir por la eurobaliza:
- A. 341 bits, para balizas de tamaño estándar, y líneas con velocidad máxima de diseño de 500 km/h.
 - B. 341 bits, para balizas de tamaño estándar, y líneas con velocidad máxima de diseño de 300 km/h.
 - C. 341 bits, para balizas de tamaño reducido, y líneas con velocidad máxima de diseño de 500 km/h.
 - D. 341 bits, para balizas de tamaño reducido, y líneas con velocidad máxima de diseño de 300 km/h.
63. Según el Anexo al Reglamento de la Comisión 2016/919/UE, de 27 de mayo de 2016, sobre la especificación técnica de interoperabilidad relativa a los subsistemas de «control-mando y señalización» del sistema ferroviario de la Unión Europea, en relación a la autoridad de movimiento:
- A. La velocidad de liberación se emplea únicamente en las proximidades del fin de autoridad de movimiento, en aquellos casos en los que la velocidad objetivo es cero.
 - B. La velocidad de liberación se emplea únicamente en las proximidades del fin de autoridad de movimiento, para cualquier valor de velocidad objetivo final.
 - C. La velocidad de liberación será calculada siempre por el equipo embarcado.
 - D. La velocidad de liberación nunca puede ser calculada por el equipo embarcado.
64. Según el Reglamento de Ejecución (UE) 2017/6 de la Comisión, de 5 de enero de 2017, sobre el plan de despliegue europeo del Sistema Europeo de Gestión del Tráfico Ferroviario, el Corredor Atlántico atraviesa los siguientes países:
- A. Portugal, España y Francia.
 - B. Portugal, España, Francia y Alemania.
 - C. Portugal, España, Francia, Bélgica y Alemania.
 - D. Portugal, España, Francia, Bélgica, Países Bajos y Alemania.

65. Según el Reglamento de Ejecución (UE) 2017/6 de la Comisión, de 5 de enero de 2017, sobre el plan de despliegue europeo del Sistema Europeo de Gestión del Tráfico Ferroviario, el nodo de Madrid corresponde al:
- A. Corredor Mediterráneo.
 - B. Corredor Atlántico.
 - C. Corredor Mediterráneo y Corredor Atlántico.
 - D. Dicho nodo no está incluido en los corredores previstos en este Reglamento (UE) 2017/6.
66. De acuerdo con el Reglamento (UE) N° 1301/2014 de la Comisión de 18 de noviembre de 2014 sobre las especificaciones técnicas de interoperabilidad del subsistema de energía del sistema ferroviario de la Unión, la altura mínima del hilo de contacto es:
- A. El valor mínimo de la altura del hilo de contacto en el vano con el fin de evitar la producción de arco entre uno o más hilos de contacto y vehículos en cualquier condición.
 - B. El valor nominal de la altura del hilo de contacto en un soporte en condiciones normales.
 - C. El valor nominal de la altura del hilo de contacto en un soporte en condiciones degradadas.
 - D. El valor mínimo de la altura del hilo de contacto en el poste con el fin de evitar la producción de arco entre uno o más hilos de contacto y vehículos en cualquier condición.
67. De acuerdo con el Reglamento (UE) N° 1301/2014 de la Comisión de 18 de noviembre de 2014 sobre las especificaciones técnicas de interoperabilidad del subsistema de energía del sistema ferroviario de la Unión, la fuerza de contacto estática es:
- A. La fuerza vertical máxima ejercida hacia arriba por el arco del pantógrafo sobre la línea aérea de contacto (LAC), producida por su dispositivo de elevación cuando el pantógrafo está elevado y el vehículo en movimiento.
 - B. La fuerza vertical media ejercida hacia arriba por el arco del pantógrafo sobre la LAC, producida por su dispositivo de elevación cuando el pantógrafo está elevado y el vehículo parado.
 - C. La fuerza vertical media ejercida hacia arriba por el arco del pantógrafo sobre la LAC, producida por su dispositivo de elevación cuando el pantógrafo está elevado y el vehículo en movimiento.
 - D. La fuerza vertical máxima ejercida hacia arriba por el arco del pantógrafo sobre la LAC, producida por su dispositivo de elevación cuando el pantógrafo está elevado y el vehículo parado.

68. De acuerdo con el Reglamento (UE) N° 1301/2014 de la Comisión de 18 de noviembre de 2014 sobre las especificaciones técnicas de interoperabilidad del subsistema de energía del sistema ferroviario de la Unión, ningún componente del subsistema de energía:
- A. Entrará dentro del gálibo eléctrico estático del pantógrafo salvo el hilo de contacto y el brazo de atirantado.
 - B. Entrará dentro del gálibo mecánico estático del pantógrafo salvo el hilo de contacto y el brazo de atirantado.
 - C. Entrará dentro del gálibo mecánico cinemático del pantógrafo salvo el hilo de contacto.
 - D. Entrará dentro del gálibo mecánico cinemático del pantógrafo salvo el hilo de contacto y el brazo de atirantado.
69. De acuerdo con el Real Decreto 1434/2010, de 5 de noviembre, sobre interoperabilidad del sistema ferroviario de la Red Ferroviaria de interés general, el subsistema estructural control-mando y señalización en tierra comprende:
- A. Las aplicaciones destinadas a los servicios de transporte de mercancías, incluidos los sistemas de información (seguimiento en tiempo real de la mercancía y de los trenes), los sistemas de selección y asignación, los sistemas de reserva, de pago y de facturación, la gestión de las correspondencias con otros modos de transporte, y la expedición de los documentos electrónicos de acompañamiento.
 - B. Todos los equipos en tierra necesarios para garantizar la seguridad, y el mando y el control de la circulación de los trenes autorizados a transitar por la red.
 - C. Las aplicaciones destinadas a los servicios de viajeros, incluidos los sistemas de información a los viajeros antes del viaje y durante el mismo, los sistemas de reserva y pago, la gestión de equipajes, y la gestión de las correspondencias entre trenes y con otros modos de transporte.
 - D. Los procedimientos y equipamientos asociados que permiten asegurar una explotación coherente de los diferentes subsistemas estructurales, tanto en condiciones de funcionamiento normal como de funcionamiento degradado, incluida, en particular, la formación de trenes, la conducción de los trenes, y la planificación y gestión del tráfico.

70. En relación con la detección de trenes de clase A, el Reglamento (UE) 2016/919 de la Comisión de 27 de mayo de 2016 sobre la especificación técnica de interoperabilidad relativa a los subsistemas de «control-mando y señalización» del sistema ferroviario de la Unión Europea:
- A. Sólo especifica los requisitos de la interfaz del sistema de detección de trenes con otros sistemas.
 - B. Especifica las características técnicas del sistema de detección de trenes.
 - C. Especifica las características funcionales del sistema de detección de trenes.
 - D. Especifica las características técnicas y funcionales del sistema de detección de trenes, así como los requisitos de la interfaz con otros sistemas.
71. En el contexto del Reglamento (UE) 2016/919 de la Comisión de 27 de mayo de 2016 sobre la especificación técnica de interoperabilidad relativa a los subsistemas de «control-mando y señalización» del sistema ferroviario de la Unión Europea, los sistemas instalados en tierra (por ejemplo enclavamientos o sistemas de control de pasos a nivel) que utilicen información del equipo de detección:
- A. Se pueden considerar partes del subsistema infraestructura.
 - B. Se consideran partes del sistema de detección de trenes.
 - C. No se consideran partes del sistema de detección de trenes.
 - D. No se consideran partes del subsistema control-mando y señalización.
72. De acuerdo con el Real Decreto 664/2015 de 17 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de Circulación Ferroviaria (RCF), un enclavamiento es:
- A. Una instalación de señalización situada en plena vía que permite dividir la longitud del cantón de bloqueo.
 - B. Un sistema o proceso cuyo objetivo es garantizar que los trenes que circulen por la misma vía y en el mismo sentido, lo hagan separados a una distancia que impida su alcance, y que cuando un tren circule por una vía, no circule otro en sentido contrario por la misma vía.
 - C. Un sistema que permite establecer itinerarios seguros para la circulación de los trenes en el ámbito de estaciones, estableciendo una relación de dependencia entre las posiciones de los distintos aparatos de vía, las semibarreras de paso a nivel (en su caso) y las órdenes que transmiten las señales.
 - D. Una infraestructura ferroviaria consistente en una instalación de vías y sus aparatos asociados, protegida por señales, y en la que se desarrollan procesos de circulación.

73. De acuerdo con el Real Decreto 664/2015 de 17 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de Circulación Ferroviaria (RCF), en un enclavamiento:
- A. Se puede realizar la apertura de una señal que autorice un itinerario incompatible con otro ya autorizado.
 - B. Las incompatibilidades estarán contenidas en la Consigna que regule su operatividad.
 - C. Mientras esté cerrada la señal que autoriza un itinerario, no se puede cambiar la posición de ningún aparato relacionado con el mismo.
 - D. Para efectuar la apertura de una señal que autorice un itinerario, es imprescindible que con posterioridad todos los aparatos del mismo se dispongan en la posición adecuada.
74. Según el Real Decreto 664/2015 de 17 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de Circulación Ferroviaria (RCF), el Control de Tráfico Centralizado (CTC) es:
- A. El sistema que permite realizar desde un puesto central, el control y accionamiento remoto de las instalaciones de un conjunto de estaciones y trayectos, ordenando los movimientos y coordinando la circulación de los trenes y maniobras.
 - B. El sistema que permite establecer itinerarios seguros para la circulación de los trenes en el ámbito de estaciones, estableciendo una relación de dependencia entre las posiciones de los distintos aparatos de vía, las semibarreras de paso a nivel (en su caso) y las órdenes que transmiten las señales.
 - C. La infraestructura ferroviaria consistente en una instalación de vías y sus aparatos asociados, protegida por señales, y en la que se desarrollan procesos de circulación.
 - D. El sistema o proceso cuyo objetivo es garantizar que los trenes que circulen por la misma vía y en el mismo sentido, lo hagan separados a una distancia que impida su alcance, y que cuando un tren circule por una vía, no circule otro en sentido contrario por la misma vía.
75. Un Centro de Regulación y Control (CRC) es:
- A. Un centro operativo de regulación y control del tráfico exclusivamente para la Red de Alta Velocidad.
 - B. Un centro operativo de regulación y control del tráfico exclusivamente para la Red Convencional.
 - C. Un centro operativo de regulación y control del tráfico para la toda la RFIG, incluida la Red de Ancho Métrico.
 - D. Un centro operativo de regulación y control del tráfico exclusivamente para la Red de Ancho Métrico.

76. El sistema de detección de caída de objetos (DCO):
- A. Únicamente actúa de barrera física de cara a los objetos que pudieran caer a la vía.
 - B. Solo actúa como sistema de detección generando la correspondiente alarma.
 - C. Actúa como barrera física de cara a los objetos que pudieran caer a la vía y como sistema de detección generando la correspondiente alarma, aunque el objeto no bata la barrera y no provoque la rotura de la fibra óptica.
 - D. Actúa como barrera física de cara a los objetos que pudieran caer a la vía y como sistema de detección generando la correspondiente alarma cuando el objeto, debido a su excesivo peso, bate la barrera provocando la rotura de la fibra óptica.
77. En el ámbito del subsistema control-mando y señalización (CMS), el solicitante de la verificación del subsistema deberá:
- A. Asegurar que estén definidos los requisitos de mantenimiento para todos los componentes que entren en el ámbito de aplicación de la ETI, con independencia de que sean componentes de interoperabilidad o no.
 - B. Especificar los riesgos para la salud y la seguridad que pueden afectar al público y al personal de mantenimiento.
 - C. Especificar las verificaciones que deben realizarse en caso de que los equipos estén sometidos a un esfuerzo excepcional.
 - D. Especificar todos los requisitos y procedimientos de mantenimiento necesarios para la consecución de los requisitos esenciales y de los valores citados en los requisitos obligatorios de la ETI durante todo el ciclo de vida de los equipos.
78. En el ámbito del Reglamento UE 2016/919 de la Comisión de 27 de mayo de 2016 sobre la especificación técnica de interoperabilidad relativa a los subsistemas de «control-mando y señalización» del sistema ferroviario de la Unión Europea, el concepto de "componente" de interoperabilidad engloba:
- A. Sólo objetos materiales.
 - B. No sólo objetos materiales, sino también inmateriales, como los programas informáticos.
 - C. Sólo objetos inmateriales, como programas informáticos.
 - D. Todos los elementos que incorpora el subsistema, de los que dependa o no la interoperabilidad del sistema ferroviario.

79. De acuerdo con el Reglamento de ejecución (UE) N° 402/2013 de la Comisión, de 30 de abril de 2013, relativo a la adopción de un método común de seguridad para la evaluación y valoración del riesgo, el desarrollo de un «sistema técnico»:
- A. Comienza con la especificación de sus requisitos y termina con su aceptación.
 - B. Comienza con la especificación de sus requisitos y termina con su integración.
 - C. Comienza con su fabricación y termina con su aceptación.
 - D. Comienza con su fabricación y termina con su integración.
80. De acuerdo con el Reglamento de ejecución (UE) N° 402/2013 de la Comisión, de 30 de abril de 2013, relativo a la adopción de un método común de seguridad para la evaluación y valoración del riesgo, un «fallo sistemático» es:
- A. El defecto inherente a la especificación, diseño, fabricación, instalación, explotación o mantenimiento del sistema sometido a evaluación.
 - B. El fallo que ocurre aleatoriamente con una combinación particular de insumos o en determinadas condiciones particulares medioambientales o de aplicación.
 - C. El fallo imprevisible resultante de uno o más posibles mecanismos de degradación.
 - D. El fallo que ocurre repetidamente con una combinación particular de insumos o en determinadas condiciones particulares medioambientales o de aplicación.
81. Según el Reglamento UE 2016/919 de la Comisión de 27 de mayo de 2016 sobre la especificación técnica de interoperabilidad relativa a los subsistemas de «control-mando y señalización» del sistema ferroviario de la Unión Europea, la instalación de GSM-R es obligatoria cuando:
- A. Se mejore la parte radio de un subsistema de control-mando y señalización en tierra que ya esté en servicio, de tal modo que se modifiquen las funciones o las prestaciones del subsistema, incluidas las modificaciones que se juzguen necesarias para corregir los problemas de seguridad en la instalación heredada.
 - B. Se mejore la parte radio de un subsistema de control-mando y señalización en tierra que ya esté en servicio, aunque no se modifiquen las funciones o las prestaciones del subsistema.
 - C. Se instale por primera vez la parte de protección del tren de un subsistema de control-mando y señalización en tierra.
 - D. Se mejore la parte radio de un subsistema de control-mando y señalización en tierra que ya esté en servicio, de tal modo que se modifiquen las funciones o las prestaciones del subsistema. Se excluyen las modificaciones que se juzguen necesarias para corregir los problemas de seguridad en la instalación heredada.

82. De acuerdo con la Orden FOM/167/2015, de 6 de febrero, por la que se regulan las condiciones para la entrada en servicio de subsistemas de carácter estructural, líneas y vehículos ferroviarios, en el caso de la renovación o rehabilitación de un subsistema de control-mando y señalización existente:
- A. Deberá procederse a realizar la autorización de entrada en servicio de los nuevos subsistemas, así como una nueva autorización de puesta en servicio de la línea.
 - B. Deberá procederse a realizar la autorización de entrada en servicio de los nuevos subsistemas en todo caso, no siendo necesaria una nueva autorización de puesta en servicio de la línea.
 - C. La autoridad responsable de la seguridad ferroviaria decidirá sobre la necesidad de realizar una nueva autorización de entrada en servicio del subsistema o no.
 - D. No se requiere una nueva autorización de entrada en servicio de los nuevos subsistemas ni autorización de puesta en servicio de la línea.
83. Señale, entre las siguientes opciones, una posible causa para que un paso a nivel tipo C tenga que ser señalizado como “paso a nivel sin protección”, según lo dispuesto en el Real Decreto 664/2015 de 17 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de Circulación Ferroviaria:
- A. Avería del pedal direccional de aviso.
 - B. Falta de corriente de carga hacia la batería.
 - C. Haberse producido un rearme por tiempo de cierre excesivo.
 - D. Fusión de la lámpara principal, en las señales de paso a nivel con doble lámpara.
84. Según lo dispuesto en el Real Decreto 664/2015 de 17 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de Circulación Ferroviaria, señale la respuesta correcta sobre una señal de preavanzada:
- A. Se trata de una señal fija indicadora, situada delante de la señal de avanzada en líneas de bloqueo automático en las que se circule a velocidades superiores a 160 km/h.
 - B. Se trata de una señal fija fundamental situada delante de la señal de avanzada en líneas de bloqueo de liberación automática en las que se circula a velocidades superiores a 160 km/h.
 - C. Se trata de una señal portátil, situada delante de la señal de avanzada en líneas de bloqueo automático en las que se circule a velocidades superiores a 160 km/h.
 - D. Se trata de una señal fija fundamental, situada delante de la señal de avanzada en líneas de bloqueo automático en las que se circule a velocidades superiores a 220 km/h.

85. Según datos de la Declaración de Red de ADIF Alta Velocidad del año 2019, indique cuál de las siguientes líneas tiene el porcentaje de saturación más elevado:
- A. Línea 100 Madrid Chamartín-Irún.
 - B. Línea 510 Cáceres- Aljucén.
 - C. Línea 98 Bifurcación Medina- Zamora.
 - D. Línea 130 Venta de Baños- Gijón- Sanz Crespo.
86. Según el Real Decreto 664/2015 de 17 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de Circulación Ferroviaria, las señales ferroviarias, según su función, se clasifican en los siguientes tipos:
- A. De paso a nivel, indicadoras y fijas.
 - B. De preavanzada, avanzada, entrada y salida.
 - C. De paso a nivel, de liberación y de retroceso.
 - D. Fijas, portátiles y de los trenes.
87. Según el Real Decreto 664/2015 de 17 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de Circulación Ferroviaria, se define señal de protección como:
- A. La situada delante de un paso a nivel o grupo de pasos a nivel para identificar si están o no protegidos.
 - B. La situada delante de una aguja en plena vía para protegerla.
 - C. En determinadas líneas, la situada a continuación de la señal de salida y relacionada con ella, para liberar la curva de control de velocidad del equipo embarcado.
 - D. La situada entre la señal de entrada y las agujas situadas a continuación. En vía doble no banalizada, la situada en la contravía.
88. Según el Real Decreto 664/2015 de 17 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de Circulación Ferroviaria, para que un tren pueda circular con el sistema de protección LZB es necesario que disponga de un porcentaje de frenado igual o superior a:
- A. 40%.
 - B. 50%.
 - C. 60%.
 - D. 65%.

89. Según el Real Decreto 664/2015 de 17 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de Circulación Ferroviaria, el aparato indicador en cabina de conducción (AICC) es un dispositivo en el que se muestran las magnitudes de conducción y resto de indicaciones necesarias para la operación. El AICC está ligado al siguiente sistema de protección de trenes:
- A. ERTMS.
 - B. EBICAB.
 - C. ASFA.
 - D. LZB.
90. Según el Real Decreto 664/2015 de 17 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de Circulación Ferroviaria, en un tren dotado con ASFA digital, la velocidad de control de arranque es:
- A. 120km/h o la velocidad máxima del tren si ésta es inferior.
 - B. 140 km/h o la velocidad máxima del tren si ésta es inferior.
 - C. 150 km/h o la velocidad máxima del tren si ésta es inferior.
 - D. El ASFA digital no realiza control de arranque.
91. Según lo dispuesto en el Real Decreto 664/2015 de 17 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de Circulación Ferroviaria, ¿cuándo se utilizará el modo ASFA básico convencional en un tren dotado con ASFA digital?
- A. Se utilizará en situaciones degradadas del bloqueo nominal de una línea, cuando se circule con Bloqueo Telefónico por anormalidad.
 - B. Se utilizará en trenes circulando por líneas con criterios de emplazamiento de balizas para convencional.
 - C. Se utilizará cuando no funcione la pantalla de visualización de datos, en trenes circulando por líneas con criterios de emplazamiento de balizas para convencional.
 - D. Se establece cuando el equipo está controlado por un sistema externo (LZB / ERTMS).
92. Según datos de la declaración de red del año 2019, de las siguientes opciones, indique los kilómetros de líneas de la RFIG gestionadas por ADIF y ADIF ALTA VELOCIDAD que están equipadas con ERTMS:
- A. 1889 km.
 - B. 2514 km.
 - C. 3298 km.
 - D. 10383 km.

93. Según lo dispuesto en el Real Decreto 664/2015 de 17 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de Circulación Ferroviaria, para un tren circulando con ERTMS ¿qué se entiende por límite de la autorización (LOA)?:
- A. Es el punto final hasta el cual se autoriza a un tren totalmente supervisado a circular, siendo la velocidad meta cero.
 - B. Es el punto final hasta el cual se autoriza a un tren totalmente supervisado a circular, siendo la velocidad meta distinta de cero.
 - C. Es un punto localizado más allá del EOA (fin de autorización) hasta el que podría llegar la cabeza del tren, sin el riesgo de una situación real de peligro.
 - D. Es el punto asociado al final de cada una de las secciones en las que puede dividirse una autorización de movimiento. Si la autorización de movimiento (MA) no se divide en secciones, el punto final de la misma se denomina EOA (fin de autorización).
94. Según lo dispuesto en el Real Decreto 664/2015 de 17 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de Circulación Ferroviaria, de los siguientes componentes del subsistema vía del ERTMS, señale aquel que permite establecer y anular limitaciones temporales de velocidad máxima:
- A. Eurobaliza.
 - B. Centro de bloqueo por radio.
 - C. Puesto de control.
 - D. Euroradio.
95. Según lo dispuesto en el Real Decreto 664/2015 de 17 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de Circulación Ferroviaria, con referencia a los modos técnicos de ETCS:
- A. El modo SB (stand by, en espera), es un modo no operativo que aplica a los niveles 0, 1, 2 y STM.
 - B. El modo FS (Full supervisión, supervisión total) es un modo operativo que aplica a los niveles 1,2 y STM.
 - C. El modo SL (Sleeping, durmiente), es un modo no operativo que aplica a todos los niveles.
 - D. El modo RV (Reversing, retroceso) es un modo operativo particular que aplica a los niveles 0 y 1.
96. Según lo dispuesto en el Real Decreto 664/2015 de 17 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de Circulación Ferroviaria, existen los siguientes niveles de aplicación del sistema ETCS, ordenados de mayor a menor prioridad:
- A. Nivel STM, nivel 0, nivel 0+ASFA, nivel 1, nivel 2.
 - B. Nivel 0, nivel STM, nivel 0+ASFA, nivel 1, nivel 2.
 - C. Nivel 2, nivel 1, nivel STM, nivel 0+ASFA, nivel 0.
 - D. Nivel 2, nivel 1, nivel 0+ASFA, nivel STM, nivel 0.

97. Según lo dispuesto en el Real Decreto 664/2015 de 17 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de Circulación Ferroviaria, señale la opción que corresponde con la definición de modo SR (staff responsable, responsabilidad del maquinista) del ETCS:
- A. Aplicable a niveles 1 y 2. Modo de circulación asociado a la entrada a vía ocupada. El equipo embarcado supervisa la velocidad definida para este modo (valor nacional) y las limitaciones de velocidad por debajo de ese valor nacional. Este modo no puede ser seleccionado por el Maquinista, es enviado desde la vía por orden del responsable de circulación.
 - B. Aplicable a niveles 0, 1 y 2. Modo de circulación asociado a la entrada a vía ocupada. El equipo embarcado supervisa la velocidad definida para este modo (valor nacional) y las limitaciones de velocidad por debajo de ese valor nacional. Este modo no puede ser seleccionado por el Maquinista, es enviado desde la vía por orden del responsable de circulación.
 - C. Aplicable a niveles 0, 1 y 2. Se utiliza cuando no hay información de ruta, por ejemplo, en el inicio de una misión, tras un rebase, o después de un fallo del equipo de vía. En este modo, el equipo embarcado supervisa la velocidad máxima (valor nacional establecido para este caso).
 - D. Aplicable a niveles 1 y 2. Se utiliza cuando no hay información de ruta, por ejemplo, en el inicio de una misión, tras un rebase, o después de un fallo del equipo de vía. En este modo, el equipo embarcado supervisa la velocidad máxima (valor nacional establecido para este caso).
98. Según lo dispuesto en el Real Decreto 664/2015 de 17 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de Circulación Ferroviaria, en un tren circulando con ETCS en nivel 2, en modo FS, el DMI mostrará al maquinista, al menos, la siguiente información:
- A. Velocidad del tren y velocidad permitida.
 - B. Distancia meta y velocidad meta cuando sea precisada.
 - C. Velocidad del tren, velocidad permitida y distancia meta y velocidad meta cuando sea precisada.
 - D. Velocidad del tren, velocidad permitida, freno de servicio y freno de emergencia.
99. Según la Orden FOM/167/2015, de 6 de febrero, por la que se regulan las condiciones para la entrada en servicio de subsistemas de carácter estructural, líneas y vehículos ferroviarios, la tasa para autorizar la puesta en servicio de una línea es de:
- A. 6.000 euros para línea nueva y 3.000 para modificaciones de línea.
 - B. 3.000 euros para línea nueva y 300 para modificaciones de línea.
 - C. 6.000 euros.
 - D. No existe tasa para autorizar la puesta en servicio de líneas.

100. Según el Anexo al Reglamento de la Comisión 2016/919/UE, de 27 de mayo de 2016, sobre la especificación técnica de interoperabilidad relativa a los subsistemas de «control-mando y señalización» del sistema ferroviario de la Unión Europea, el paquete que contiene un perfil de modo se denomina:

- A. paquete 3.
- B. paquete 12.
- C. paquete 41.
- D. paquete 80.