

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 19 de enero de 2018, de la Subsecretaría).

FASE DE OPOSICIÓN 1^{er} ejercicio

28 de mayo de 2018

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

Preguntas sobre:

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

1. Según el apartado primero del artículo 167 de la Constitución Española, los proyectos de reforma constitucional tienen que ser aprobados:
 - A. Por una mayoría de tres quintos de cada una de las Cámaras.
 - B. Por mayoría de dos tercios de cada una de la Cámaras.
 - C. Por mayoría simple de cada una de las Cámaras.
 - D. Por todos los representantes de cada una de las Cámaras.

2. ¿A quién corresponde declarar la guerra y hacer la paz, según lo dispuesto en el artículo 63 de la Constitución Española?
 - A. Al Rey.
 - B. Al Presidente del Gobierno.
 - C. Al Ministro o Ministra de Defensa.
 - D. Al Ministro o Ministra de Hacienda.

3. El Congreso de los Diputados según el artículo 68 de la Constitución Española se compone de:
 - A. un mínimo de 300 y un máximo de 500 Diputados, elegidos por sufragio universal, libre, igual, directo y secreto, en los términos que establezca la ley.
 - B. un mínimo de 200 y un máximo de 400 Diputados, elegidos por sufragio universal, libre, igual, directo y secreto, en los términos que establezca la ley.
 - C. un mínimo de 300 y un máximo de 400 Diputados, elegidos por sufragio universal, libre, igual, directo y secreto, en los términos que establezca la ley.
 - D. un mínimo de 200 y un máximo de 300 Diputados, elegidos por sufragio universal, libre, igual, directo y secreto, en los términos que establezca la ley.

4. ¿Cuántos representantes de la población de Ceuta se eligen en el Senado, según lo dispuesto en el artículo 69 de la Constitución Española?
 - A. Un senador.
 - B. Tres senadores.
 - C. Cuatro senadores.
 - D. Dos senadores

5. ¿Según el artículo 2 del código civil cuándo entra en vigor las Leyes publicadas en el Boletín Oficial del Estado?
- A. Las leyes entrarán en vigor a los veinte días de su completa publicación en el «Boletín Oficial del Estado», si en ellas no se dispone otra cosa.
 - B. Las leyes entrarán en vigor al día siguiente de su completa publicación en el «Boletín Oficial del Estado», si en ellas no se dispone otra cosa.
 - C. Las leyes entrarán en vigor al año de su completa publicación en el «Boletín Oficial del Estado», si en ellas no se dispone otra cosa.
 - D. Las leyes entrarán en vigor al mes de su completa publicación en el «Boletín Oficial del Estado», si en ellas no se dispone otra cosa.
6. ¿Según el artículo 93 de la Constitución Española como se autoriza 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 orgánica.
 - B. Mediante resolución administrativa.
 - C. Mediante ley de bases.
 - D. Mediante orden ministerial.
7. Según el artículo 65 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, ¿Qué categoría tienen en la Administración General del Estado los Secretarios Generales Técnicos?
- A. De Subdirector General.
 - B. De Subsecretario.
 - C. De Director General.
 - D. De Jefe de Área.
8. ¿Según el artículo 74 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público los Subdelegados del Gobierno serán nombrados?
- A. Mediante el procedimiento de concurso de traslado entre funcionarios de carrera del Estado, de las Comunidades Autónomas o de las Entidades Locales, pertenecientes a Cuerpos o Escalas clasificados como Subgrupo A1.
 - B. Mediante el procedimiento de libre designación entre funcionarios de carrera del Estado, de las Comunidades Autónomas o de las Entidades Locales, pertenecientes a Cuerpos o Escalas clasificados como Subgrupo A1.
 - C. Mediante el procedimiento de libre designación entre funcionarios de carrera del Estado, de las Comunidades Autónomas o de las Entidades Locales, pertenecientes a Cuerpos o Escalas clasificados como Subgrupo C1.

- D. Mediante el procedimiento de concurso de traslado entre funcionarios de carrera del Estado, de las Comunidades Autónomas o de las Entidades Locales, pertenecientes a Cuerpos o Escalas clasificados como Subgrupo A2.
9. ¿De qué órgano depende La Subdirección General de Planificación Ferroviaria, según el artículo 3 del Real Decreto 362/2017, de 8 de abril, que desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Fomento?
- A. Secretaria de Estado de Infraestructuras y Vivienda.
 - B. Secretaria General de Infraestructuras.
 - C. Secretaria General de Transporte.
 - D. Dirección General de Ferrocarriles.
10. ¿Cuál es el período de años, por el que son elegidos los representantes en el Parlamento Europeo mediante sufragio universal directo?
- A. Cinco.
 - B. Cuatro.
 - C. Dos.
 - D. Siete.
11. ¿Cuántos eurodiputados o eurodiputadas forman actualmente el Parlamento Europeo?
- A. 525
 - B. 723
 - C. 751
 - D. 543
12. ¿Cuántos Grupos tiene previsto el 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 efectos de la clasificación de los distintos Cuerpos y Escalas?
- A. Tres: A, B y C, con dos subgrupos en el primero y el último (A1, A2, C1, C2).
 - B. Cinco: A, B, C, D y E.
 - C. Cuatro: A, B, C y D, con dos subgrupos en el primero y el segundo (A1, A2, B1 y B2).
 - D. Tres: A, B y C, con dos subgrupos en cada uno (A1, A2, B1, B2, C1, C2)
13. ¿Cómo se clasifican las retribuciones de los funcionarios de carrera, según lo dispuesto en el artículo 22 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. Complementarias y trienios.
 - B. Básicas y por antigüedad.
 - C. Básicas y complementarias.
 - D. Básicas y sueldos.

14. Según el artículo 3 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, las Administraciones Públicas deberán respetar en su actuación y relaciones los siguientes principios:
- A. Simplicidad, claridad y proximidad a los ciudadanos.
 - B. Responsabilidad por la gestión personal.
 - C. Eficacia en la asignación y utilización de los recursos públicos.
 - D. Eficiencia en el cumplimiento de los objetivos fijados.
15. Según el artículo 14 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, estarán obligados a relacionarse a través de medios electrónicos con las Administraciones Públicas para la realización de cualquier trámite de un procedimiento administrativo:
- A. Las entidades con personalidad jurídica.
 - B. Quienes ejerzan una actividad profesional para la que se requiera colegiación obligatoria, para los trámites y actuaciones que realicen con las Administraciones Públicas en ejercicio de dicha actividad profesional. En todo caso, dentro de este colectivo se entenderán incluidos los notarios y registradores de la propiedad y mercantiles.
 - C. Quienes representen a un interesado aunque no esté obligado a relacionarse electrónicamente con la Administración.
 - D. Los empleados de las Administraciones Públicas para todos los trámites y actuaciones que realicen con ellas, en la forma en que se determine reglamentariamente por cada Administración.
16. Según el artículo 18 de la Ley 19/2013, de 9 de diciembre, de transparencia, acceso a la información pública y buen gobierno, se inadmitirán a trámite las solicitudes de acceso a la información (señale la respuesta incorrecta):
- A. Referidas a información que tenga carácter auxiliar o de apoyo como la contenida en notas, borradores, opiniones, resúmenes, comunicaciones e informes internos o entre órganos o entidades administrativas.
 - B. Dirigidas a un órgano en cuyo poder no obre la información cuando se conozca el competente.
 - C. Relativas a información para cuya divulgación sea necesaria una acción previa de reelaboración.
 - D. Dirigidas a un órgano en cuyo poder no obre la información cuando se desconozca el competente.

17. Según en el artículo 8 de la Ley 18/2015, de 9 de julio, por la que se modifica la Ley 37/2007, de 16 de noviembre, sobre reutilización de la información del sector público la reutilización de la información de las Administraciones y de los organismos del sector público a los que se refiere el artículo 2 de la presente Ley podrá estar sometida, entre otras, a las siguientes condiciones generales (señale la respuesta incorrecta):
- A. Que no se desnaturalice el sentido de la información.
 - B. Que se mencione la fecha de la última actualización.
 - C. Que el contenido de la información, incluyendo sus metadatos, no sea alterado.
 - D. Que no se cite la fuente.
18. Según la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, los dictados por órgano manifiestamente incompetente por razón de la materia o del territorio son:
- A. Nulos de pleno derecho
 - B. Convalidables
 - C. Anulables
 - D. Subsanables
19. Según el artículo 40 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, en qué plazo deberá ser cursada una notificación:
- A. Dentro del plazo de diez días a partir de la fecha en que el acto haya sido dictado.
 - B. Dentro del plazo de quince días a partir de la fecha en que el acto haya sido dictado.
 - C. Dentro del plazo de veinte días a partir de la fecha en que el acto haya sido dictado.
 - D. Dentro del plazo de treinta días a partir de la fecha en que el acto haya sido dictado.
20. Según el artículo 24 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, y con respecto al silencio administrativo en procedimientos iniciados a solicitud del interesado:
- A. El silencio tendrá efecto estimatorio en los procedimientos relativos al ejercicio del derecho de petición, a que se refiere el artículo 29 de la Constitución.
 - B. La desestimación por silencio administrativo tiene a todos los efectos la consideración de acto administrativo finalizador del procedimiento.
 - C. En los casos de estimación por silencio administrativo, la resolución expresa posterior al vencimiento del plazo se adoptará por la Administración sin vinculación alguna al sentido del silencio.
 - D. La desestimación por silencio administrativo tiene los solos efectos de permitir a los interesados la interposición del recurso administrativo o contencioso-administrativo que resulte procedente.

21. Según la Ley 29/1998, de 13 de julio, reguladora de la Jurisdicción Contencioso-administrativa qué órganos del orden jurisdiccional contencioso-administrativo conocerán en primera o única instancia de los recursos en las materias de personal cuando se trate de actos dictados por Ministros y Secretarios de Estado, salvo que confirmen en vía de recurso, fiscalización o tutela, actos dictados por órganos inferiores, o se refieran al nacimiento o extinción de la relación de servicio de funcionarios de carrera:
- A. Juzgados de lo Contencioso-administrativo.
 - B. Juzgados Centrales de lo Contencioso-administrativo.
 - C. Sala de lo Contencioso-administrativo de la Audiencia Nacional.
 - D. Sala de lo Contencioso-administrativo del Tribunal Supremo.
22. Según el 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 son funcionarios interinos los que, por razones expresamente justificadas de necesidad y urgencia, son nombrados como tales para el desempeño de funciones propias de funcionarios de carrera, cuando se dé alguna de las siguientes circunstancias (señale la respuesta incorrecta):
- A. La existencia de plazas vacantes cuando no sea posible su cobertura por funcionarios de carrera.
 - B. La sustitución transitoria de los titulares.
 - C. La ejecución de programas de carácter temporal, que no podrán tener una duración superior a tres años, ampliable hasta doce meses más por las leyes de Función Pública que se dicten en desarrollo de este Estatuto.
 - D. El exceso o acumulación de tareas por plazo máximo de doce meses, dentro de un periodo de dos años.
23. Según el 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 son principios de conducta de los empleados públicas (señale la respuesta incorrecta):
- A. Obedecerán las instrucciones y órdenes profesionales de los superiores, salvo que constituyan una infracción manifiesta del ordenamiento jurídico, en cuyo caso las pondrán inmediatamente en conocimiento de los órganos de inspección procedentes.
 - B. Informarán a los ciudadanos sobre aquellas materias o asuntos que tengan interés en conocer, y facilitarán el ejercicio de sus derechos y el cumplimiento de sus obligaciones.
 - C. Administrarán los recursos y bienes públicos con austeridad, y no utilizarán los mismos en provecho propio o de personas allegadas. Tendrán, asimismo, el deber de velar por su conservación.

- D. Se rechazará cualquier regalo, favor o servicio en condiciones ventajosas que vaya más allá de los usos habituales, sociales y de cortesía, sin perjuicio de lo establecido en el Código Penal.

24. Según 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:

- A. En el conjunto a que se refiera, las personas de uno de los dos sexos no superen el sesenta y cinco por ciento.
- B. En el conjunto a que se refiera, las personas de cada sexo no superen el sesenta por ciento ni sean menos del cuarenta por ciento.
- C. En el conjunto a que se refiera, las personas de cada sexo no superen el sesenta y cinco por ciento ni sean menos del treinta y cinco por ciento.
- D. En el conjunto a que se refiera, los hombres no superen el setenta y cinco por ciento.

25. Según el II Plan para la Igualdad entre mujeres y hombres en la Administración General del Estado y en sus organismos públicos, en el Eje 2: Igualdad, condiciones de trabajo y carrera profesional se incluyen las siguientes medidas de carácter transversal para toda la Administración General del Estado (señale la respuesta incorrecta):

- A. En relación con las convocatorias de concursos de méritos o traslados, se incluirán acciones para impulsar la concurrencia de mujeres a puestos ocupados mayoritariamente por hombres o viceversa.
- B. En la provisión de puestos de trabajo mediante el sistema de libre designación, los titulares de los órganos directivos procurarán que su cobertura se realice exclusivamente con mujeres, con la finalidad de contribuir al equilibrio en los nombramientos entre mujeres y hombres.
- C. Se priorizará la formación de las personas reincorporadas al servicio activo tras una licencia o excedencia por maternidad o paternidad, o por cuidado de personas dependientes.
- D. Se desarrollará una base de datos de perfiles profesionales con información de mujeres cualificadas para la ocupación de puestos de responsabilidad.

Preguntas sobre:

I) Materia comunes b) Marco general ferroviario

26. La Orden FOM/1630/2015, de 14 de julio, por la que se aprueba la «Instrucción ferroviaria de gálibos», considera los siguientes contornos de referencia para el gálibo en líneas nuevas con ancho de vía 1435 mm:
- A. GEC14 y GC14.
 - B. GED10 y GEE10.
 - C. GA, GB y GC.
 - D. GEA16, GEB16 y GEC16.
27. Según 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, cualquier túnel o estructura subterránea que tenga que utilizarse a velocidades iguales o superiores 200 km/h, tendrá que garantizar que la variación máxima de presión, causada por el paso de un tren a la velocidad máxima permitida en el túnel, no exceda de:
- A. 1 kPa durante el tiempo necesario para que el tren pase por el túnel.
 - B. 5 kPa durante el tiempo necesario para que el tren pase por el túnel.
 - C. 10 kPa durante el tiempo necesario para que el tren pase por el túnel.
 - D. 15 kPa durante el tiempo necesario para que el tren pase por el túnel.
28. 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, los valores admisibles para la altura nominal del hilo de contacto son:
- A. $v \geq 250$ km/h, entre 5.300 y 5.500 mm.
 - B. $v \geq 250$ km/h, entre 5.100 y 5.400 mm.
 - C. $v < 250$ km/h, entre 5.000 y 5.300 mm.
 - D. $v < 250$ km/h, entre 5.000 y 5.750 mm.
29. El Real Decreto 1072/2014, de 19 de diciembre, por el que se crea la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria y se aprueba su Estatuto, establece que son órganos de gobierno de dicha Agencia el Presidente y el Consejo Rector. Sobre el Consejo Rector, (señale la respuesta incorrecta):
- A. Es un órgano colegiado.
 - B. Los actos y resoluciones dictados por el Consejo Rector en el desarrollo de funciones públicas agotarán la vía administrativa, excepto los dictados en materia tributaria.
 - C. Corresponde al Consejo Rector la competencia para la imposición de las sanciones muy graves en materia de seguridad.
 - D. El presidente del Consejo Rector es el Director de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria.

30. De acuerdo con Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario, entre los fines de la misma están (señale la respuesta incorrecta) :

- A. Regular la circulación de trenes históricos cuyo fin último sea realizar actividades culturales y de conservación y difusión del patrimonio ferroviario en la Red Ferroviaria de Interés General.
- B. Garantizar un sistema común de transporte ferroviario en el territorio del Estado.
- C. Separar el régimen jurídico aplicable a las infraestructuras ferroviarias del de los servicios de transporte que sobre ellas se prestan.
- D. Regular el sistema de otorgamiento de licencias que permitan el acceso al mercado de las empresas ferroviarias.

31. El modelo de certificación de maquinistas, según lo establecido en la Orden FOM/2872/2010, de 5 de noviembre, por la que se determinan las condiciones para la obtención de los títulos habilitantes que permiten el ejercicio de las funciones del personal ferroviario relacionadas con la seguridad en la circulación, así como el régimen de los centros homologados de formación y de los de reconocimiento médico de dicho personal, está compuesta de los siguientes documentos:

- A. Una licencia y uno o más certificados. Corresponde a la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria otorgar ambos títulos.
- B. Una licencia, uno o más certificados y habilitaciones de línea y material rodante. Corresponde a la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria otorgar la licencia y los certificados mientras que las habilitaciones de línea y material rodante serán expedidas por la empresa ferroviaria o por el administrador de la infraestructura que emplee al maquinista.
- C. Una licencia y uno o más certificados. Corresponde a la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria otorgar la licencia mientras que los certificados correspondientes serán expedidos por la empresa ferroviaria o por el administrador de la infraestructura que emplee al maquinista.
- D. Una licencia y uno o más certificados. Ambos títulos serán expedidos por la empresa ferroviaria o por el administrador de la infraestructura que emplee al maquinista.

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, la distancia horizontal mínima nominal entre ejes de vías para el sistema de ancho de vía de 1 668 mm con velocidad máxima permitida entre 160 y 200 km/h es:

- A. 4,50 m.
- B. 3,92 m.
- C. 4,30 m.
- D. 4,00 m.

33. 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, el radio mínimo de la curva horizontal para líneas nuevas no será:
- A. inferior a 100 m.
 - B. inferior a 125 m.
 - C. inferior a 250 m.
 - D. inferior a 150 m.
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, para velocidades superiores a 250 km/h, los aparatos de vía estarán equipados con:
- A. cruzamientos de punta móvil.
 - B. cruzamientos rectos.
 - C. cruzamientos de punta fija.
 - D. cruzamientos curvos.
35. 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 calificación definitiva de los accidentes e incidentes ferroviarios 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.
36. Según la Decisión 2009/460/CE de la Comisión de 5 de junio de 2009 por la que se adopta en aplicación del artículo 6 de la Directiva 2004/49/CE del Parlamento Europeo y del Consejo un método común de seguridad para evaluar la consecución de los objetivos de seguridad, el valor de referencia nacional (VRN) es:
- A. La medida de referencia que indique para cada Estado miembro el nivel de tolerancia mínimo de un tipo de riesgo ferroviario.
 - B. El programa en el que se regule la aplicación de la estructura organizativa, de las responsabilidades, de los procedimientos, de las actividades y de las capacidades y recursos necesarios para reducir el nivel de uno o de más tipos de riesgos.
 - C. El nivel de seguridad aceptable.
 - D. La medida de referencia que indique para cada Estado miembro el nivel de tolerancia máximo de un tipo de riesgo ferroviario.

37. 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 de Interés General, todos los administradores de la infraestructura y las empresas ferroviarias están obligados a presentar un informe de seguridad a la autoridad responsable de la seguridad, con una periodicidad de:
- A. Un año.
 - B. Dos años.
 - C. Cinco años.
 - D. No están obligados a presentar dicho informe, siempre que tengan vigente el certificado o autorización de seguridad, regulado por el RD 810/2007, de 22 de junio.
38. Según el Reglamento (UE) Nº 1158/2010 de la Comisión de 9 de diciembre de 2010 sobre un método común de seguridad para evaluar la conformidad con los requisitos para la obtención de un certificado de seguridad ferroviaria, la autoridad nacional de seguridad valora la capacidad de la empresa ferroviaria para cumplir todos los requisitos exigidos para su actividad de explotación tanto en general como en la red concreta para la que solicita el certificado, evaluando:
- A. su informe de seguridad ferroviaria.
 - B. su sistema de gestión de la seguridad globalmente.
 - C. su licencia.
 - D. su plan de seguridad ferroviaria.
39. De acuerdo con la Ley 38/2015 del Sector Ferroviario, cuando la explotación de una línea ferroviaria carezca de rentabilidad desde el punto de vista económico y social, ¿Quién podrá acordar su clausura y consiguiente exclusión de la Red Ferroviaria de Interés General?
- A. el Ministro de Fomento, a petición del Administrador de Infraestructura.
 - B. el Consejo de Ministros, a instancia del Ministro de Fomento, previa solicitud motivada, en su caso, del administrador de infraestructura correspondiente.
 - C. el Ministro de Fomento, a petición del Administrador de Infraestructura, y con el informe favorable comunidades autónomas y entidades locales que pudieran resultar afectadas.
 - D. el Administrador de la Infraestructura Ferroviaria, por decisión de su Consejo de Administración en base a los informes técnicos, jurídicos y económicos, emitidos por los Departamentos correspondientes.

40. De acuerdo con la Ley 38/2015 del Sector Ferroviario, ¿cuál es la competencia que no podrá ejercer la Autoridad Portuaria, respecto de las infraestructuras ferroviarias, existentes en las zonas de servicio de los puertos de interés general, de su titularidad y conectadas con la Red Ferroviaria de Interés General?
- A. la administración de las infraestructuras ferroviarias de su titularidad y de las que se le encomienden mediante el oportuno convenio.
 - B. el control, vigilancia e inspección de la infraestructura ferroviaria que administre, de sus zonas de protección y de la circulación ferroviaria que sobre ella se produzca.
 - C. la elaboración, aprobación y publicación de la declaración sobre la red.
 - D. la explotación de los bienes de su titularidad, y de aquellos que le sean adscritos y de aquellos cuya gestión se le encomiende.
41. 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, ¿Quién deberá proporcionar al suministrador de los medios de porte o al transportista la información necesaria para la elección del medio al contratar el transporte?
- A. el cargador-descargador.
 - B. el expedidor.
 - C. el operador.
 - D. el destinatario.
42. A efectos del Real Decreto 810/2007 por el que se aprueba el Reglamento sobre seguridad en la circulación de la Red Ferroviaria de Interés General, ¿cuál de los siguientes aspectos NO está comprendido en la seguridad en la circulación ferroviaria?
- A. El establecimiento de los objetivos y métodos de seguridad en el ámbito nacional.
 - B. Las condiciones para la autorización de la puesta en servicio del material rodante ferroviario, tanto del nuevo como del que haya sido modificado sustancialmente, así como las de su correcto mantenimiento.
 - C. El régimen de funcionamiento de las instalaciones de seguridad de la Red Ferroviaria de Interés General, excluidos los sistemas de señalización y gestión del tráfico.
 - D. Los requisitos que han de cumplir los sistemas de gestión de la seguridad para la certificación de seguridad de las empresas ferroviarias y la autorización de seguridad del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias.

43. Según la Directiva 2016/798 sobre la seguridad ferroviaria, los pasos a nivel activos se clasifican en:
- A. Manual, automático con aviso automático del lado del usuario, automático con protección del lado del usuario o con protección del lado de la vía.
 - B. De acuerdo con la clasificación alfabética: A, B, C, D, E o F.
 - C. Para peatones, vehículos, ganado o mixtos.
 - D. Alto riesgo, medio riesgo y bajo riesgo.
44. Según lo establecido en 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; un organismo notificado es:
- A. El encargado de efectuar el procedimiento de verificación de subsistemas en el caso de normas nacionales.
 - B. El encargado de ejecutar los ensayos de acuerdo a normas internacionales.
 - C. El encargado de evaluar los riesgos asociados a un sistema mediante el Método Común de Seguridad para la evaluación y valoración del riesgo establecido en el Reglamento de Ejecución Nº402/2013.
 - D. El encargado de evaluar la conformidad o la idoneidad para el uso de los componentes de interoperabilidad o de tramitar el procedimiento de verificación «CE» de los subsistemas.
45. Según la Directiva 2016/797 sobre la interoperabilidad del sistema ferroviario dentro de la Unión Europea (señale la respuesta incorrecta):
- A. La remuneración del personal de evaluación de un organismo de evaluación de la conformidad podrá depender del número de evaluaciones que se realice.
 - B. Un organismo notificado podrá subcontratar tareas específicas relacionadas con la evaluación de conformidad.
 - C. Los organismos internos acreditados no se notificarán a los Estados miembros o a la Comisión.
 - D. El organismo de evaluación de la conformidad será independiente de la organización o del fabricante del producto que evalúa.
46. ¿Cuántos años hay para que los Estados Miembro traspongan la Directivas 797/2016 sobre la interoperabilidad del sistema ferroviario dentro de la UE y la 798/2016 sobre la seguridad ferroviaria, a su ordenamiento jurídico?
- A. 2 años para todos los Estados Miembro.
 - B. 1 año para todos los Estados Miembro.
 - C. 3 años con posibilidad de posponerlo a 4 años previa notificación a la EUAR y a la CE.

D. 3 años para la Directiva 797/2016 y 2 años para la Directiva 798/2016.

47. ¿Quién emitirá la autorización de puesta en el mercado de vehículos cuya área de uso se circunscriba a un país miembro según la Directiva 797/2016 sobre la interoperabilidad del sistema ferroviario dentro de la UE?

- A. Cualquier ANS de la Unión Europea que seleccione el solicitante.
- B. La ANS del país miembro donde vaya a operar el vehículo, en todo caso.
- C. La EUAR o la ANS del país miembro donde vaya a operar el vehículo, a elección del solicitante.
- D. Los organismos notificados (NoBo) acreditados para la expedición de autorizaciones.

48. 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, ¿Quién aprueba las Instrucciones Ferroviarias y cuál es su contenido?

- A. Las Instrucciones Ferroviarias (IF) se aprueban por la autoridad responsable de la seguridad ferroviaria y contienen especificaciones complementarias a las ETI.
- B. Las Instrucciones Ferroviarias (IF) se aprueban por el Ministerio de Fomento a propuesta de la autoridad responsable de la seguridad ferroviaria y contienen especificaciones complementarias a las ETI.
- C. Las Instrucciones Ferroviarias (IF) se aprueban por la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea (EUAR) y contienen especificaciones complementarias a las ETI.
- D. Las Instrucciones Ferroviarias (IF) se aprueban por el Ministerio de Fomento a propuesta de la autoridad responsable de la seguridad ferroviaria y contienen especificaciones que sustituyen a las ETI.

49. La Decisión de Ejecución de la Comisión de 26 de noviembre de 2014 sobre las especificaciones comunes del registro de la infraestructura ferroviaria y por la que se deroga la Decisión de Ejecución 2011/633/UE, NO aplica a uno de los siguientes subsistemas del sistema ferroviario de la Unión:

- A. el subsistema «control-mando y señalización» a bordo.
- B. el subsistema estructural «infraestructura».
- C. el subsistema estructural «energía».
- D. el subsistema «control-mando y señalización» en tierra.

50. De acuerdo con Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario, las estaciones de transporte de viajeros y terminales de transporte de mercancías estarán constituidas por una serie de elementos entre los que están (señale la respuesta incorrecta):

- A. Las vías principales y de servicio, con los terrenos sobre los que se asientan y todos sus elementos e instalaciones auxiliares precisas para su funcionamiento.
- B. Los andenes de viajeros y de mercancías.
- C. El material rodante ferroviario.
- D. Los edificios utilizados por el servicio de infraestructuras.

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 19 de enero de 2018, de la Subsecretaría).

FASE DE OPOSICIÓN 1^{er} ejercicio

28 de mayo de 2018

Preguntas sobre:

III) Área temática: Instalaciones fijas ferroviarias

Examen tipo B

51. 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 autoridad responsable de la seguridad concederá a un solicitante la autorización de puesta en servicio de una línea en el plazo máximo de:
- A. un mes desde la recepción de la solicitud.
 - B. cuatro meses desde la recepción de la solicitud.
 - C. un mes desde la recepción completa de la documentación que acompaña a la solicitud.
 - D. cuatro meses desde la recepción completa de la documentación que acompaña a la solicitud.
52. La Ley 38/2015 de 29 de septiembre, del sector ferroviario, establece que, con carácter excepcional y por causas justificadas, podrá autorizarse el establecimiento provisional de nuevos pasos a nivel por el tiempo estrictamente necesario. Según esta ley, ¿a quién corresponde dicha autorización?
- A. A la Agencia Estatal de Seguridad ferroviaria, según sus competencias establecidas en el RD 1072/2014.
 - B. A la Secretaría General de Infraestructuras del Ministerio de Fomento.
 - C. A los administradores generales de infraestructuras ferroviarias.
 - D. A la Dirección General de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento.

53. Según el Real Decreto 664/2015 de 17 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de Circulación Ferroviaria, una señal de preavanzada es:
- A. una señal fija indicadora, que puede estar 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. una señal fija fundamental, que puede estar 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. una señal portátil, que puede estar situada delante de la señal de avanzada en líneas de bloqueo de liberación automática en las que se circule a velocidades superiores a 160 km/h.
 - D. una señal fija fundamental, que puede estar situada delante de la señal de avanzada en líneas de bloqueo automático en las que se circule a velocidades superiores a 220 km/h.
54. Según el Real Decreto 664/2015 de 17 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de Circulación Ferroviaria, en el bloqueo automático, el cantón de bloqueo se define como:
- A. la parte de la vía o de cada una de las vías, comprendida entre dos estaciones colaterales abiertas.
 - B. el tramo de vía comprendido entre señales que pueden presentar la indicación de parada y en el que, en circunstancias normales, solo puede haber un tren.
 - C. la parte de vía comprendida entre dos señales consecutivas de bloqueo.
 - D. la parte de cada una de las vías comprendida entre pantallas de LZB o ERTMS N2, o señales que puedan presentar la indicación de parada.
55. 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 detenerse ante una señal de entrada, el inicio de la distancia normal de frenado lo constituye:
- A. La baliza de señal de ASFA de la señal intermedia.
 - B. La baliza previa de ASFA de la señal de avanzada o, en su defecto, la tercera pantalla de la señal de avanzada, salvo en alta velocidad, donde la distancia normal de frenado se cuenta desde la primera pantalla.
 - C. La baliza de señal de ASFA de la señal de avanzada o, en su defecto, la tercera pantalla de la señal de avanzada.
 - D. La baliza previa de ASFA de la señal de avanzada o, en su defecto, la primera pantalla de la señal de avanzada, salvo en alta velocidad, donde la distancia normal de frenado se cuenta desde la tercera pantalla.

56. Según el Real Decreto 664/2015 de 17 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de Circulación Ferroviaria, de las siguientes señales, indique aquella señal que en ningún caso puede presentar la indicación de anuncio de parada:
- A. La señal de entrada.
 - B. La señal de avanzada.
 - C. La señal de salida en BLA.
 - D. La señal de salida en BA.
57. Según el Real Decreto 664/2015 de 17 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de Circulación Ferroviaria, de los sistemas de protección de trenes enumerados a continuación, indique cuál de ellos se refiere a sistemas que proporcionan información puntual y supervisión continua:
- A. ERTMS Nivel 2.
 - B. LZB.
 - C. ASFA.
 - D. EBICAB.
58. Según el Real Decreto 664/2015 de 17 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de Circulación Ferroviaria, las balizas de información de señal del sistema EBICAB:
- A. Constan de dos balizas, ubicadas a 9 y 12m de la señal. La primera que el tren se encuentra, es la controlada y la segunda, es la no controlada.
 - B. Consta de dos balizas, ubicadas a 9 y 12 m de la señal. Ambas balizas son balizas controladas.
 - C. Consta de dos balizas, ubicadas a 9 y 12 m de la señal. Ambas balizas son balizas no controladas.
 - D. Consta de una baliza controlada única situada de 5 a 10 m. antes de la correspondiente baliza de señal ASFA asociada a la señal. En el caso de que no existiera esta última, se situaría a 300 m. antes de la señal.
59. Según el Real Decreto 664/2015 de 17 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de Circulación Ferroviaria, el sistema de protección automático de trenes LZB consta de equipos instalados en tierra y equipos embarcados en los vehículos. De los siguientes elementos, indique cuál de ellos no pertenece al equipo de tierra:
- A. El EAD o equipo de alimentación a distancia.
 - B. El CDI o cambio de sección de identificación.
 - C. El GIR o generadores de impulso de recorrido.
 - D. Las pantallas de LZB.

60. En el sistema ASFA, una frecuencia L2 corresponde a una señal fija fundamental en indicación de:
- A. Vía libre.
 - B. Parada.
 - C. Anuncio de precaución.
 - D. Vía libre condicional.
61. Según el Real Decreto 664/2015 de 17 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de Circulación Ferroviaria, en el ámbito del ERTMS, se define como autorización de movimiento (MA):
- A. El permiso que recibe un tren, en términos de distancia, cuando se encuentra en modo FS, para circular hasta un punto determinado.
 - B. El permiso que recibe un tren, en términos de distancia, cuando se encuentra en modo SR, para circular hasta un punto determinado.
 - C. El permiso que recibe un tren, en términos de distancia, cuando se encuentra en modo SN, para circular hasta un punto determinado.
 - D. El permiso que recibe un tren, en términos de distancia, cuando se encuentra en modo OS, para circular hasta un punto determinado.
62. Según el Real Decreto 664/2015 de 17 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de Circulación Ferroviaria, para trenes circulando con ETCS, la señalización en cabina prevalece sobre la señalización lateral luminosa:
- A. Siempre, independiente del nivel con el que se esté operando.
 - B. De forma general, cuando se circula con ETCS en nivel 2 o 1 en modo supervisión completa.
 - C. De forma general, cuando se circula con ETCS en nivel 2 o 1, con independencia del modo.
 - D. Cuando se circula con ETCS en nivel 2 o 1 en modo supervisión completa, en todo caso.
63. Según el Real Decreto 664/2015 de 17 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de Circulación Ferroviaria, para que un tren opere con ETCS en nivel 1, al menos es necesario que:
- A. La línea esté equipada con eurobalizas, fijas y conmutables.
 - B. La línea esté equipada con eurobalizas fijas y Euroradio.
 - C. La línea esté equipada con eurobalizas fijas y conmutables y con Euroradio.
 - D. La línea esté equipada con eurobalizas conmutables y con Euroradio.

64. 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 estándar para la eurobaliza está definida en el documento:
- A. Subset 026.
 - B. Subset 033.
 - C. Subset 036.
 - D. Subset 037.
65. 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 conjunto de información que es enviado por una baliza dentro de un grupo de balizas recibe con carácter general el nombre de:
- A. Mensaje.
 - B. Telegrama.
 - C. Paquete.
 - D. Variable.
66. 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.
67. 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 procedimiento de inicio de misión en nivel 1, tras el correspondiente reconocimiento por parte del maquinista, culmina con el modo ETCS:
- A. modo de supervisión completa (FS).
 - B. modo de marcha a la vista (OS).
 - C. modo de vía no equipada (UN).
 - D. modo de responsabilidad del maquinista (SR).

68. 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 procedimiento de inicio de misión en nivel 0, tras el correspondiente reconocimiento por parte del maquinista, culmina con el modo ETCS:
- A. modo de supervisión completa (FS).
 - B. modo de marcha a la vista (OS).
 - C. modo de vía no equipada (UN).
 - D. modo de responsabilidad del maquinista (SR).
69. 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 chequeo de la información de enlace de balizas deberá estar activa en el siguiente modo:
- A. modo de supervisión completa (FS) y modo de marcha a la vista (OS).
 - B. únicamente en el modo de supervisión completa (FS).
 - C. únicamente en el modo de vía no equipada (UN).
 - D. modo de supervisión completa (FS), modo de marcha a la vista (OS) y modo de responsabilidad del maquinista (SR).
70. 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 los valores nacionales de aplicación se denomina:
- A. paquete 3.
 - B. paquete 12.
 - C. paquete 41.
 - D. paquete 80.
71. 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, un valor $V_MAIN = 40$ se corresponde con una velocidad de:
- A. 20 km/h.
 - B. 40 km/h.
 - C. 120 km/h.
 - D. 200 km/h.

72. 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 variable que define el tipo de condición de vía dentro del paquete 68 se denomina:
- A. D_TRACKCOND.
 - B. L_TRACKCOND.
 - C. M_TRACKCOND.
 - D. Q_TRACKCOND.
73. 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 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. dependiendo del valor de la variable que define la reacción de enlace (Q_LINKREACTION), en cualquier caso.
74. 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 freno de emergencia (en sustitución del freno de servicio) debe ser empleado durante la supervisión de la velocidad como primera línea de intervención del freno en los siguientes casos (señale la respuesta incorrecta):
- A. en la supervisión de la velocidad de liberación.
 - B. cuando se desencadena el proceso de parada automática de emergencia.
 - C. cuando el freno de servicio no está disponible.
 - D. en cualquier caso, puesto que el freno de servicio es considerado como “no seguro”.
75. 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 aspectos de frenado del sistema ETCS:
- A. son un punto abierto en el anexo G a la ETI para todas las versiones de referencia del sistema.
 - B. son un punto abierto en el anexo G a la ETI para las versiones ETCS referencial 3 (MR1 y R2).
 - C. son un punto abierto en el anexo G a la ETI para la versión ETCS referencial 2.
 - D. están totalmente definidos y armonizados a nivel europeo, para todas las versiones de referencia del sistema.

76. En el procedimiento de inicio de misión del equipo ERTMS/ETCS 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, el primer paso a realizar sobre el sistema tras activar la cabina de conducción y estando el mismo en modo espera (stand by, SB), es:
- A. introducir o revalidar el número de identificación del maquinista.
 - B. seleccionar el nivel de aplicación ETCS, de entre los niveles disponibles en el equipo.
 - C. introducir los datos del tren.
 - D. actuar sobre el pulsador de inicio (start).
77. En el procedimiento posterior al desencadenamiento de una parada automática de emergencia (modo PT) 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, el equipo embarcado conmutará al siguiente modo, tras el correspondiente reconocimiento por parte del maquinista:
- A. modo de supervisión total (FS), si el nivel de aplicación es nivel 1 y se ha recibido la correspondiente MA en el equipo embarcado.
 - B. modo de supervisión total (FS), si el nivel de aplicación es nivel 2 ó 3 y se ha recibido la correspondiente MA en el equipo embarcado.
 - C. el equipo únicamente puede conmutar a modo maniobras (SH), independientemente del nivel de aplicación.
 - D. el equipo únicamente puede conmutar a modo responsabilidad del maquinista (SR), independientemente del nivel de aplicación.
78. 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 variable que contiene el número de identificación del país o región se denomina:
- A. NID_C.
 - B. NID_EM.
 - C. NID_MN.
 - D. NID_XUSER.

79. 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 4 sobre informe de errores está previsto para ser transmitido en las siguientes direcciones:
- A. es un paquete que se envía desde el tren a la vía.
 - B. es un paquete que se envía desde la vía al tren.
 - C. es un paquete que puede enviarse en ambas direcciones.
 - D. no existe dicho paquete de información.
80. 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 de freno de servicio 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.
81. 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 unidad de registro jurídico debe tener capacidad suficiente para almacenar la información correspondiente a:
- A. al menos las últimas 24 horas en servicio, para el conjunto completo de datos.
 - B. al menos las últimas 48 horas en servicio, para el conjunto completo de datos.
 - C. al menos los últimos 5 días en servicio, para el conjunto reducido de datos.
 - D. al menos los últimos 7 días en servicio, para el conjunto reducido de datos.
82. 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 tolerancia máxima admisible de instalación para las eurobalizas respecto del eje de la vía, en lo que respecta a desviación lateral para aplicaciones generales, es de:
- A. ± 10 mm.
 - B. ± 15 mm.
 - C. ± 20 mm.
 - D. ± 25 mm.

83. 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, que rango de frecuencias es empleado para transmitir la información desde las eurobalizas a la antena del tren:
- A. 1.975 – 2.258 kHz.
 - B. 3.951 – 4.516 kHz.
 - C. 1.975 – 2.258 MHz.
 - D. 3.951 – 4.516 MHz.
84. 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, para velocidades superiores a 300 km/h, la separación mínima entre eurobalizas será:
- A. 2 m.
 - B. 3 m.
 - C. 4 m.
 - D. 5 m.
85. 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 distancia máxima entre eurobalizas dentro del mismo grupo será:
- A. 8 m.
 - B. 10 m.
 - C. 12 m.
 - D. 14 m.
86. 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 equipo embarcado debe ser capaz de memorizar un número mínimo de limitaciones temporales de velocidad de:
- A. 15 LTVs.
 - B. 20 LTVs.
 - C. 25 LTVs.
 - D. 30 LTVs.

87. 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, los nuevos vehículos que sean puestos en servicio a partir del 1 de enero de 2019, deberán cumplir el siguiente conjunto de especificaciones:
- A. ETCS del referencial 2 o superior.
 - B. ETCS del referencial 3 Versión de Mantenimiento 1 o superior.
 - C. ETCS del referencial 3 Versión 2 o superior.
 - D. es indiferente, puesto que todas las versiones son compatibles entre sí e interoperables.
88. 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 Algeciras 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.
89. 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 Sevilla 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.
90. Según la Declaración sobre la red de Adif para 2018, ¿cuál es la tensión nominal que suministra la catenaria, en general, en la red de ancho métrico?
- A. 3.000 V en corriente alterna.
 - B. 1.500 V en corriente continua.
 - C. 3.000 V en corriente continua.
 - D. 25.000 V a 50Hz en corriente alterna.

91. De acuerdo con la Orden FOM/1630/2015, de 14 de julio, por la que se aprueba la «Instrucción ferroviaria de gálibos», para determinar el gálibo del pantógrafo se debe considerar el gálibo eléctrico:

- A. siempre.
- B. cuando los obstáculos estén aislados.
- C. cuando los obstáculos estén a la misma tensión que la línea aérea de contacto.
- D. cuando los obstáculos no estén aislados (conectados a tierra o a potencial diferente de la línea aérea de contacto).

92. La misión del cable de guarda en la línea aérea de contacto es:

- A. dar continuidad eléctrica a los carriles.
- B. conectar los postes a las tomas a tierra dispuestas cada cierto número de postes.
- C. alimentar eléctricamente a la línea.
- D. soportar el hilo de contacto.

93. 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 Controlmando y señalización en tierra:

- A. está constituido por 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.
- B. está constituido por todos los equipos a bordo necesarios para garantizar la seguridad, y el mando y el control de la circulación de los trenes autorizados a transitar por la red.
- C. está constituido por 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.
- D. está constituido por todos los equipos en tierra necesarios para garantizar la seguridad, y el mando y el control de la circulación de todos los trenes, estén autorizados o no autorizados a transitar por la red.

94. Se conoce por pérdida de “shuntado”:

- A. a la discordancia transitoria entre los canales de un sistema redundante motivada por un defecto en el sincronismo, que puede ser intencionado cuando hay un cambio de estado en una entrada.
- B. al defecto accidental del enlace galvánico entre rueda y carril, que provoca un fallo en la detección de un vehículo por el circuito de vía.
- C. al fallo en un equipo de señalización que no entraña riesgo alguno para la seguridad del tráfico ferroviario.
- D. al estado de una señal fuera de servicio debido a fallos en el equipamiento de señalización.

95. 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, cuando se produzca un cambio de versión o de nivel de ERTMS en una línea existente:

- A. se requerirá una nueva autorización de puesta en servicio de la línea.
- B. se requerirá una nueva autorización de entrada en servicio del subsistema.
- C. no se requerirá una nueva autorización de puesta en servicio de la línea, ni una nueva autorización de entrada en servicio del subsistema.
- D. se requerirá una nueva autorización de puesta en servicio de la línea y una nueva autorización de entrada en servicio del subsistema.

96. 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, cuando se produzca un cambio de tensión eléctrica de la electrificación en una línea existente:

- A. se requerirá una nueva autorización de puesta en servicio de la línea.
- B. se requerirá una nueva autorización de entrada en servicio del subsistema.
- C. no se requerirá una nueva autorización de puesta en servicio de la línea, ni una nueva autorización de entrada en servicio del subsistema.
- D. se requerirá una nueva autorización de puesta en servicio de la línea y una nueva autorización de entrada en servicio del subsistema.

97. De acuerdo con 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, es componente básico de interoperabilidad del subsistema en tierra:

- A. el equipo de odometría.
- B. el enclavamiento.
- C. el circuito de vía.

D. la unidad radio infill.

98. De acuerdo con el Reglamento de Ejecución (UE) 2015/1136 de la Comisión de 13 de julio de 2015, que modifica 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, ¿cuál de los siguientes objetivos armonizados de diseño es válido cuando los peligros surgen como consecuencia de fallos de funciones de un sistema técnico?:

- A. cuando el fallo pueda de forma verosímil provocar un accidente significativo, el riesgo asociado no debe reducirse más si se ha demostrado que la frecuencia del fallo de la función es muy improbable.
- B. cuando el fallo pueda de forma verosímil provocar un accidente crítico, el riesgo asociado no debe reducirse más si se ha demostrado que la frecuencia del fallo de la función es muy improbable.
- C. cuando el fallo pueda de forma verosímil provocar un accidente crítico, el riesgo asociado no debe reducirse más si se ha demostrado que la frecuencia del fallo de la función es improbable.
- D. cuando el fallo pueda de forma verosímil provocar un accidente catastrófico, el riesgo asociado no debe reducirse más si se ha demostrado que la frecuencia del fallo de la función es improbable.

99. De acuerdo con el Reglamento de Ejecución (UE) 2015/1136 de la Comisión de 13 de julio de 2015, que modifica 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:

- A. los objetivos armonizados de diseño se utilizarán para el diseño de los sistemas eléctricos, electrónicos y técnicos electrónicos programables.
- B. los objetivos armonizados de diseño se utilizarán únicamente para el diseño de los sistemas eléctricos y electrónicos.
- C. los objetivos armonizados de diseño se utilizarán para el diseño de los sistemas puramente mecánicos.
- D. los objetivos armonizados de diseño se utilizarán únicamente para el diseño de los sistemas técnicos electrónicos programables.

100. De acuerdo con el Reglamento de Ejecución (UE) 2015/1136 de la Comisión de 13 de julio de 2015, que modifica 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, el riesgo asociado con los fallos de funciones de sistemas técnicos se considerarán aceptables si también se cumple, entre otros requisitos, que:

- A. los fallos sistemáticos asociados y los defectos sistemáticos se controlan de acuerdo con procesos de seguridad y calidad proporcionados al objetivo de diseño armonizado correspondiente al sistema técnico sometido a evaluación y definidos en las normas pertinentes comúnmente reconocidas.
- B. los fallos aleatorios asociados y los defectos aleatorios se controlan de acuerdo con procesos de seguridad y calidad proporcionados al objetivo de diseño armonizado correspondiente al sistema técnico sometido a evaluación y definidos en las normas pertinentes comúnmente reconocidas.
- C. los fallos sistemáticos asociados y los defectos aleatorios se controlan de acuerdo con procesos de seguridad y calidad proporcionados al objetivo de diseño armonizado correspondiente al sistema técnico sometido a evaluación y definidos en las normas pertinentes comúnmente reconocidas.
- D. los fallos aleatorios asociados y los defectos sistemáticos se controlan de acuerdo con procesos de seguridad y calidad proporcionados al objetivo de diseño armonizado correspondiente al sistema técnico sometido a evaluación y definidos en las normas pertinentes comúnmente reconocidas.