1) Los valores superiores del ordenamiento jurídico propugnados por la Constitución española de 1978 son:
    a) La libertad, la justicia, la igualdad y el pluralismo político.
    b) La Monarquía parlamentaria.
    c) La indisoluble unidad de la nación española, el derecho a la autonomía de las nacionalidades y regiones que la integran y la solidaridad entre todas ellas.
    d) Un estado social, democrático y de derecho.

2) Indique qué función NO corresponde al Rey, según el artículo 62 de la Constitución española de 1978:
    a) Sancionar y promulgar las leyes.
    b) Proponer el candidato a Presidente del gobierno, y en su caso, nombrarlo, así como poner fin a sus funciones en los términos previstos en la Constitución.
    c) El mando supremo de las Fuerzas Armadas.
    d) Convocar y disolver las Cortes Generales y convocar elecciones cuando lo estime necesario.

3) Según el artículo 1.1 del Código Civil, las fuentes del ordenamiento jurídico español son:
    a) La ley estatal, las leyes autonómicas, la normativa europea y los tratados internacionales.
    b) La Constitución, la ley, el reglamento, la normativa europea y los tratados internacionales.
    c) La ley, la costumbre y los principios generales del derecho.
    d) La ley, las leyes orgánicas, el reglamento, la normativa europea y los tratados internacionales.

4) Conforme al artículo 55.3 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, en la Administración General del Estado NO son órganos directivos:

   a) Los Subsecretarios y Secretarios generales.
   b) Los Ministros y los Secretarios de Estado.
   c) Los Secretarios generales técnicos y Directores Generales.
   d) Los Subdirectores Generales.

5) Conforme a los artículos 148 y 149 de la Constitución española de 1978:

   a) Las materias no atribuidas expresamente al Estado por la Constitución podrán corresponder a las Comunidades Autónomas, en virtud de sus respectivos Estatutos.
   b) La competencia sobre las materias que no se hayan asumido por los Estatutos de Autonomía corresponderán a las entidades locales.
   c) En caso de conflicto, las normas del Estado prevalecerán en todo caso sobre las de las Comunidades Autónomas.
   d) Las Comunidades Autónomas únicamente pueden asumir competencias sobre las materias relacionadas en el artículo 148.

6) ¿En cuál de los siguientes ámbitos tiene competencia exclusiva la Unión Europea?

   a) Mercado interior.
   b) Unión aduanera.
   c) Protección del consumidor.
   d) Transportes.

7) Conforme al artículo 14 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas:

   a) Todos los ciudadanos están obligados a relacionarse de manera electrónica con la Administración.
   b) Las personas físicas están obligadas en todo caso a relacionarse de manera electrónica con la Administración.
   c) Las personas físicas podrán elegir en todo momento si se comunican con las Administraciones Públicas para el ejercicio de sus derechos y obligaciones a través de medios electrónicos o no, salvo que estén obligadas a relacionarse a través de medios electrónicos con las Administraciones Públicas.
   d) El medio elegido por la persona para comunicarse con las Administraciones Públicas no podrá ser modificado por aquella en ningún momento.

8) El gobierno abierto ha supuesto en España:

   a) La aprobación de la Ley 19/2013, de 9 de diciembre, de transparencia, acceso a la información pública y buen gobierno.
   b) La aprobación de la Ley 53/1984, de 26 de diciembre, de incompatibilidades del personal al servicio de las Administraciones Públicas.
   c) La aprobación de la Ley 11/2007, de 22 de junio, de acceso electrónico de los ciudadanos a los servicios públicos.
   d) Ninguna de las anteriores.

9) Según el artículo 40 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, toda notificación deberá ser cursada dentro del plazo de:

   a) 10 días a partir de la fecha en que el acto haya sido dictado.
   b) Al día siguiente de ser dictado el acto.
   c) 15 días a partir de la fecha en que el acto haya sido dictado.
   d) 7 días a partir de la fecha en que el acto haya sido dictado.

10) De acuerdo con el artículo 80.1 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, salvo disposición expresa en contrario, los informes serán:

a) Facultativos y no vinculantes.
b) Preceptivos y no vinculantes.
c) Facultativos y vinculantes.
d) Preceptivos y vinculantes.

11) Respecto al trámite de audiencia, según el artículo 82.4 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, cuando no figuren en el procedimiento ni sean tenidos en cuenta en la resolución otros hechos ni otras alegaciones y pruebas que las aducidas por el interesado:

a) Se realizará obligatoriamente el trámite de audiencia.
b) Se podrá prescindir del trámite de audiencia.
c) Se prescindirá del trámite de audiencia.
d) El trámite de audiencia será a petición del interesado.

12) Según el artículo 117.1 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, la interposición de cualquier recurso:

a) Suspenderá la ejecución del acto impugnado.
b) En ningún caso suspenderá la ejecución del acto impugnado.
c) No suspenderá la ejecución del acto impugnado, excepto en los casos en que una disposición establezca lo contrario.
d) Sólo suspenderá la ejecución del acto impugnado en los procedimientos de responsabilidad patrimonial.

13) En el artículo 6 de la Ley 29/1998, de 13 de julio, reguladora de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa, se recogen los diferentes órganos en que se integra el orden jurisdiccional contencioso-administrativo. Señale, de los siguientes, qué órgano NO se integra en la jurisdicción contencioso-administrativa:

a) Juzgados Centrales de lo Contencioso-administrativo.
b) Sala de lo Contencioso-administrativo de la Audiencia Nacional.
c) Salas de lo Contencioso-administrativo de los Tribunales Superiores de Justicia.
d) Salas de lo Contencioso-administrativo de las Audiencias Provinciales.

14) Según el artículo 81.2 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, en los procedimientos de responsabilidad patrimonial, ¿cuándo será preceptivo solicitar dictamen del Consejo de Estado?

a) En los procedimientos de responsabilidad patrimonial siempre es preceptivo solicitar dictamen del Consejo de Estado, independientemente de cuál sea la cantidad reclamada.
b) Cuando las indemnizaciones reclamadas sean de cuantía igual o superior a 30.000 euros.
c) Cuando las indemnizaciones reclamadas sean de cuantía igual o superior a 6.000 euros.
d) Cuando las indemnizaciones reclamadas sean de cuantía igual o superior a 50.000 euros.

15) Según el artículo 48 de la Ley de 16 de diciembre de 1954 sobre expropiación forzosa, una vez determinado el justo precio se procederá al pago de la cantidad que resultare en el plazo máximo de:

a) 3 meses.
b) 5 meses.
c) 6 meses.
d) 1 año.

16) El artículo 120 de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público, regula el régimen excepcional que se debe utilizar cuando la Administración tenga que actuar de manera inmediata a causa de acontecimientos catastróficos, de situaciones que supongan grave peligro o de necesidades que afecten a la defensa nacional. ¿Qué tramitación se usará para estas situaciones?

a) Tramitación ordinaria.
b) Tramitación de emergencia.
c) Tramitación extraordinaria.
d) Tramitación de urgencia.

17) Según la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público, ¿cuál de los siguientes NO es un órgano de contratación en el ámbito de la Administración General del Estado?

a) La mesa de contratación.
b) La junta de contratación.
c) El Ministro.
d) El Secretario de Estado.

18) Según el artículo 15 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, ¿cuál de los siguientes derechos reconoce como derecho individual que se ejerce de forma colectiva?

a) Derecho a la libertad de expresión dentro de los límites del ordenamiento jurídico.
b) Derecho a las vacaciones, descansos, permisos y licencias.
c) Derecho a la libertad sindical.
d) Derecho a recibir protección eficaz en materia de seguridad y salud en el trabajo.

19) Según el artículo 13 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, la designación del personal directivo atenderá a los principios de:

a) Mérito y capacidad.
b) Idoneidad y publicidad.
c) Mérito y concurrencia.
d) Capacidad y publicidad.

20) ¿En qué eje de actuación del III Plan para la Igualdad de Género en la Administración General del Estado se definen las medidas y actuaciones a ejecutar para alcanzar el objetivo de «corresponsabilidad y conciliación de la vida personal, familiar y laboral»?

a) Eje 4.
b) Eje 1.
c) Eje 6.
d) Eje 3.

21) Según la Directiva (UE) 2016/798, de 11 de mayo de 2016, sobre la seguridad ferroviaria, ¿quién elabora y publica planes anuales de seguridad que recogen las medidas previstas para alcanzar los objetivos comunes de seguridad?

a) La EUAR (Agencia Ferroviaria de la Unión Europea).
b) La Comisión Europea.
c) Los Estados miembro.
d) La UIC.

22) Según lo establecido en la Directiva (UE) 2016/797, de 11 de mayo de 2016, sobre la interoperabilidad del sistema ferroviario dentro de la Unión Europea, ¿a quién corresponde la competencia de adoptar los actos delegados que justifiquen la necesidad de una nueva Especificación Técnica de Interoperabilidad (ETI)?

a) La EUAR.
b) La Comisión Europea.
c) El Parlamento Europeo.
d) El Consejo Europeo.

23) De las siguientes afirmaciones, en relación con la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector ferroviario, indicar cuál es INCORRECTA:

a) Uno de los pilares básicos de la norma es la separación orgánica y funcional de las actividades de administración de la infraestructura y de explotación de los servicios de transportes.
b) La norma crea un órgano regulador cuyas funciones son, entre otras, la supervisión y la resolución de los conflictos entre los administradores de la infraestructura y los operadores ferroviarios.
c) En España se ha llevado a cabo en los últimos años un proceso de liberalización del transporte de viajeros y mercancías, estando todavía pendiente de regular la liberalización del transporte internacional de viajeros.
d) La Autoridad Portuaria ejercerá alguna de las funciones del administrador de la infraestructura en sus terminales ferroviarias de transporte que estén conectadas con la Red Ferroviaria de Interés General (RFIG).

24) Según la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario, en relación con la Red Ferroviaria de Interés General (RFIG):

a) Corresponde al administrador de infraestructura acordar motivadamente la inclusión en la RFIG de nuevas infraestructuras ferroviarias, en base a los criterios establecidos en esta Ley.
b) Corresponde al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana el establecimiento y modificación de un catálogo de la RFIG, donde se incluyan todas las líneas, estaciones de transporte de viajeros y las terminales de transporte de mercancías, catalogados de interés general.
c) El catálogo de la RFIG se revisará y publicará, al menos, cada 5 años.
d) Los servicios ferroviarios que circulen por la RFIG no podrán tener parada en estaciones o apeaderos destinados al trasbordo o al intercambio modal que no formen parte de ésta.

25) Según establece la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario, con relación a la adjudicación de capacidad del administrador de infraestructura:

a) Únicamente podrán solicitar la asignación de capacidad empresas ferroviarias, quedando excluidos los consignatarios, los cargadores y aquellas empresas transportistas que no sean consideradas empresas ferroviarias.
b) Los requisitos para la adjudicación de capacidad los establecerá el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana en la declaración sobre la red.
c) Cuando, por causas excepcionales y sin aviso previo, el administrador de infraestructuras se vea obligado a suspender la prestación de los servicios ferroviarios porque la infraestructura deba ser reparada con carácter urgente, la empresa ferroviaria afectada por no poder realizar el servicio tendrá derecho a exigir una compensación o indemnización.
d) El derecho de uso de capacidad de infraestructura adjudicado por el administrador a una empresa ferroviaria no podrá cederse a otra empresa ferroviaria.

26) Según establece la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario, para ser empresa ferroviaria es necesario:

a) Ser titular de una licencia de empresa ferroviaria expedida por la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria (AESF).
b) Ser titular de una licencia de empresa ferroviaria expedida por algún Estado miembro de la Unión Europea y tramitar el correspondiente expediente de convalidación por parte de la AESF.
c) Firmar un convenio de cesión de licencia con otra empresa ferroviaria en la que se fijen los periodos de utilización de la licencia.
d) Que la actividad relacionada con el transporte ferroviario sea una de las actividades que esta empresa desarrolla, si bien no tiene que ser necesariamente el objeto principal de la empresa.

27) Según 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, en relación a sus competencias, señale de entre las siguientes opciones, cuál es la respuesta INCORRECTA:

a) Revocar licencias a las empresas ferroviarias.
b) Autorizar la entrada en servicio de los subsistemas estructurales.
c) Ejercer la potestad sancionadora en materia de seguridad ferroviaria.
d) Emitir recomendaciones de seguridad tras la investigación de un accidente.

28) 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, entre los siguientes tipos de accidentes, ¿cuál NO es considerado como accidente grave?

a) Descarrilamiento de un tren con resultado de tres víctimas mortales.
b) Colisión de un tren con resultado de diez heridos graves.
c) Colisión de un tren con resultado de tres heridos graves.
d) Descarrilamiento de un tren con resultado de diez heridos graves.

29) Según lo dispuesto en el Real Decreto 929/2020, de 27 de octubre, sobre seguridad operacional e interoperabilidad ferroviarias, la seguridad operacional ferroviaria:

a) Incluye la seguridad ciudadana.
b) Incluye todo tipo de riesgos que amenazan el sistema ferroviario.
c) Incluye la protección contra actos de interferencia voluntaria en el sistema ferroviario.
d) Incluye los riesgos asociados exclusivamente a las actividades relativas a la operación de los trenes o aquellas que apoyan directamente dicha operación.

30) Indique cuál de los tipos de riesgos siguientes se ha considerado en el establecimiento de la segunda serie de objetivos comunes de seguridad:

a) Riesgos para intrusos.
b) Riesgo para otras personas que se hallan en un andén.
c) Riesgo para otras personas que no se hallan en un andén.
d) Riesgo para personas no autorizadas en instalaciones ferroviarias.

31) De acuerdo con el Reglamento Delegado (UE) 2018/762 de la Comisión, de 8 de marzo de 2018, por el que se establecen los métodos comunes de seguridad sobre los requisitos del sistema de gestión de la seguridad, los requisitos relativos a «información documentada» se evalúan dentro del apartado:

a) Ayudas.
b) Planificación.
c) Mejora
d) Liderazgo.

32) Según lo dispuesto en el Reglamento de ejecución (UE) 2018/763, de 9 de abril de 2018, por el que se establecen las modalidades prácticas para la expedición de certificados de seguridad únicos a empresas ferroviarias, en relación con el «organismo de certificación de la seguridad»:

a) Su elección no será vinculante durante el proceso de evaluación de la seguridad.
b) Es el organismo responsable de la expedición tanto de certificados de seguridad únicos como de autorizaciones de seguridad.
c) Es el responsable de planificar, ejecutar y hacer un seguimiento de la labor de evaluación que lleve a cabo.
d) Aceptará el compromiso previo a petición del solicitante solamente cuando se solicita con una antelación mínima de 9 meses a la caducidad de su certificado de seguridad.

33) Según lo dispuesto en el Reglamento Delegado (UE) 2018/761, de 16 de febrero de 2018, por el que se establecen métodos comunes de seguridad para la supervisión por las autoridades nacionales de seguridad tras la expedición de un certificado de seguridad único o una autorización de seguridad, ¿cómo se designará al coordinador de la supervisión tras emitir un certificado de seguridad único cuyo ámbito de operación abarca más de un Estado miembro?

a) Las autoridades nacionales de seguridad implicadas decidirán quién será la encargada de dirigir la coordinación de la supervisión, para lo que aplicarán los acuerdos elaborados para la supervisión coordinada y conjunta.
b) La empresa ferroviaria seleccionará a la autoridad nacional de seguridad encargada de dirigir la coordinación de la supervisión.
c) La Agencia Ferroviaria de la Unión Europea, a petición de la empresa ferroviaria, designará a la autoridad encargada de dirigir la coordinación de la supervisión.
d) La Agencia Ferroviaria de la Unión Europea designará a la autoridad encargada de dirigir la coordinación de la supervisión.

34) De acuerdo con el Reglamento (UE) Nº1078/2012, de 16 de noviembre de 2012, sobre un método común de seguridad en materia de vigilancia, en relación con el proceso de vigilancia:

a) La decisión sobre la estrategia de vigilancia tendrá en cuenta la información relativa a las áreas que den lugar a los mayores riesgos.
b) Se fijará un orden de prioridad para los indicadores definidos.
c) En la estrategia y el plan o planes en materia de vigilancia se definirán indicadores.
d) Se elaborará un plan de actuación para los casos inaceptables de incumplimiento de los objetivos comunes de seguridad.

35) Según la norma UNE EN-50126, en relación con el ciclo de vida de un sistema:

a) Un objetivo de la fase de «Arquitectura y asignación de los requisitos del sistema» es identificar y evaluar la importancia de las interacciones entre los subsistemas.
b) El alcance de la verificación, los objetivos y las actividades se deben especificar en un plan de verificación.
c) Un objetivo de la fase de «aceptación del sistema» es confirmar o actualizar el caso de seguridad del sistema en estudio, según los resultados de la validación.
d) El objetivo de la validación es demostrar que se han cumplido los requisitos de cada fase del ciclo de vida.

36) Según el Reglamento de Ejecución (UE) Nº402/2013, de 30 de abril, relativo a la adopción de un método común de seguridad para la evaluación y valoración del riesgo, señale qué información deberá contener el informe de evaluación de la seguridad del organismo de evaluación:

a) El plan de evaluación independiente.
b) Los aspectos técnicos necesarios para evaluar la pertinencia y la exhaustividad de las evaluaciones del riesgo.
c) La modificación del registro de peligros.
d) Las conclusiones del proponente.

37) Según la norma UNE EN-50126, indique cuál es el significado en castellano del acrónimo «RAMS»:

a) Responsabilidad, disponibilidad, mantenibilidad y seguridad.
b) Fiabilidad, aplicabilidad, mantenibilidad y seguridad.
c) Responsabilidad, aplicabilidad, mantenibilidad y seguridad.
d) Fiabilidad, disponibilidad, mantenibilidad y seguridad.

38) Según el Real Decreto 929/2020, de 27 de octubre, sobre seguridad operacional e interoperabilidad ferroviarias, indique cuáles son los requisitos esenciales específicos del subsistema «Explotación y gestión del tráfico»:

a) Seguridad, fiabilidad y disponibilidad, protección del medio ambiente y accesibilidad.
b) Seguridad, fiabilidad y disponibilidad, compatibilidad técnica y accesibilidad.
c) Seguridad, salud, compatibilidad técnica y accesibilidad.
d) Seguridad, fiabilidad y disponibilidad, control y compatibilidad técnica.

39) Según el Real Decreto 929/2020, de 27 de octubre, sobre seguridad operacional e interoperabilidad ferroviarias, indique cuál de los siguientes contenidos podrán ser desarrollados en «Instrucciones Ferroviarias»:

a) Los procedimientos (módulos) de evaluación de la conformidad, idoneidad para el uso y verificación CE, que deben utilizarse para la verificación de los requisitos.
b) Los requisitos y pautas de mantenimiento precisas para conservar los requisitos esenciales exigibles a lo largo de la vida útil del subsistema.
c) Criterios para la determinación de los organismos de certificación de la seguridad.
d) Condiciones técnicas de los subsistemas definidos para asegurar el cumplimiento de los métodos comunes de seguridad.

40) Los subsistemas estructurales quedan cubiertos en su totalidad por las siguientes Especificaciones Técnicas de Interoperabilidad (ETI):

a) ETI infraestructura, ETI energía, ETI seguridad en túneles, ETI Loc&Pas, ETI vagones, ETI TAF, ETI TAP, ETI ruido, ETI Control-Mando y Señalización.
b) ETI infraestructura, ETI energía, ETI seguridad en túneles, ETI PMR, ETI Loc&Pas, ETI vagones, ETI ruido, ETI Control-Mando y Señalización.
c) ETI infraestructura, ETI energía, ETI seguridad en túneles, ETI Loc&Pas, ETI vagones, ETI ruido, ETI Control-Mando y Señalización.
d) ETI infraestructura, ETI energía, ETI seguridad en túneles, ETI PMR, ETI Loc&Pas, ETI vagones, ETI Control-Mando y Señalización.

41) Según el Real Decreto 929/2020, de 27 de octubre, sobre seguridad operacional e interoperabilidad ferroviarias, la comunicación a la Comisión Europea de los organismos designados será realizada por la:

a) Entidad Nacional de Acreditación (ENAC).
b) Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC).
c) Organización Internacional de Estandarización (ISO).
d) Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria (AESF).

42) Según lo dispuesto en la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario, se considera infracción grave:

a) La cesión de la licencia de empresa ferroviaria.
b) El incumplimiento por parte de las entidades ferroviarias de la obligación de tener en su plantilla un responsable de seguridad en la circulación.
c) La negativa a facilitar a los órganos responsables de la seguridad ferroviaria la información que éstos legalmente requieran.
d) El acceso no autorizado a las cabinas de conducción de los trenes, locomotoras y otros lugares en los que se encuentre el material de tracción, o a instalaciones reservadas para el uso exclusivo de personas autorizadas.

43) De acuerdo con el Reglamento (UE) n °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, ¿qué ancho de vía nominal queda excluido del alcance técnico?

a) 1.000 mm.
b) 1.435 mm.
c) 1.524 mm.
d) 1.668 mm.

44) De acuerdo con el Real Decreto 664/2015, de 17 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de Circulación Ferroviaria, un cambiador de hilo:

a) Constituye una instalación de seguridad que, a efectos del enclavamiento, tiene el mismo tratamiento que una aguja, por lo que debe estar protegido por señales.
b) Es una instalación ferroviaria que facilita el cambio del ancho de la rodadura a los trenes cuya tecnología lo permite.
c) Es una instalación ferroviaria que facilita el cambio de dirección hacía otra vía.
d) Es una instalación que permite el cambio de hilo de contacto de una catenaria.

45) De acuerdo con la Directiva (UE) 2016/797, de 11 de mayo de 2016, sobre la interoperabilidad del sistema ferroviario dentro de la Unión Europea, ¿quién velará por que se actualice el registro de infraestructuras?

a) La Agencia Ferroviaria de la Unión Europea.
b) Cada Estado miembro.
c) Cada Autoridad Nacional de Seguridad.
d) La Comisión Europea.

46) De acuerdo con el Real Decreto 1544/2007, de 23 de noviembre, por el que se regulan las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los modos de transporte para personas con discapacidad, junto a la pieza de borde de andén, se ha de colocar:

a) Una banda de 10 centímetros de anchura de color amarillo vivo.
b) Una franja de solado de botones de 60 centímetros de anchura de material no deslizante.
c) Dos tiras de material no deslizante.
d) El pavimento de los andenes de superficie no deslizante.

47) El Reglamento (UE) Nº 1300/2014, de 18 de noviembre de 2014, sobre la especificación técnica de interoperabilidad relativa a la accesibilidad del sistema ferroviario de la Unión para las personas con discapacidad y las personas de movilidad reducida, establece que los planes nacionales de implementación:

a) Se desarrollarán durante un periodo mínimo de diez años y se actualizarán regularmente, como mínimo cada cinco años.
b) Se desarrollarán durante un periodo mínimo de siete años y se actualizarán regularmente, como mínimo cada tres años.
c) Se desarrollarán durante un periodo mínimo de quince años y se actualizarán regularmente, como mínimo cada cinco años.
d) Se desarrollarán durante un periodo mínimo de diez años y se actualizarán regularmente, como mínimo cada tres años.

48) De acuerdo con la Orden FOM/1630/2015, de 14 de julio, por la que se aprueba la «Instrucción ferroviaria de gálibos», en los pasillos de evacuación en túneles:

a) El borde de la acera estará situado en el límite del gálibo uniforme de implantación de obstáculos, para la posición más favorable del peralte.
b) El borde de la acera estará situado en el límite del gálibo nominal de implantación de obstáculos, para la posición más desfavorable del peralte.
c) El borde de la acera estará situado en el límite del gálibo nominal de implantación de obstáculos, para la posición más favorable del peralte.
d) El borde de la acera estará situado en el límite del gálibo uniforme de implantación de obstáculos, para la posición más desfavorable del peralte.

49) De acuerdo con el Reglamento (UE) nº 1303/2014, 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, en caso de incidente de tipo «caliente» en un túnel ferroviario, la misión de dirigir la evacuación desde las zonas seguras hasta el lugar seguro final es:

a) Del administrador de la infraestructura.
b) De los servicios de intervención de emergencias.
c) De la empresa ferroviaria.
d) Del administrador de la infraestructura y de la empresa ferroviaria.

50) De acuerdo con la Orden FOM/3671/2007, de 24 de septiembre, por la que se aprueba la Instrucción sobre las acciones a considerar en el proyecto de puentes de ferrocarril (IAPF-07), en el cálculo de la subestructura de los puentes situados sobre vías de ferrocarril, para un ancho de vía de 1,435 m y un gálibo de material móvil de anchura 3,15 m, se debe considerar el impacto de vehículos ferroviarios contra los elementos de la subestructura del puente:

a) Cuando los parámetros de las pilas y otros soportes de los tableros estén situados a menos de diez metros (10,00 m) del eje de la vía más próxima.
b) Cuando los parámetros de las pilas y otros soportes de los tableros estén situados a menos de siete metros (7,00 m) del eje de la vía más próxima.
c) Cuando los parámetros de las pilas y otros soportes de los tableros estén situados a menos de cinco metros (5,00 m) del eje de la vía más próxima.
d) En todo caso.

51) Según el Real Decreto 929/2020, de 27 de octubre, sobre seguridad operacional e interoperabilidad ferroviarias, tanto la entrada en servicio de cualquier sistema de protección que se instale en un paso a nivel como la modificación de un sistema existente:

a) Deberán ser autorizadas por el administrador de infraestructuras, previo informe preceptivo de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria.
b) Deberán ser autorizadas por la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria.
c) Deberán ser autorizadas por el administrador de infraestructuras.
d) No requieren autorización.

52) Según el Reglamento (UE) nº 1301/2014, de 18 de noviembre de 2014, sobre las especificaciones técnicas de interoperabilidad del subsistema de energía del sistema ferroviario de la Unión, son componentes de interoperabilidad de dicho subsistema:

a) Los componentes de sustentación.
b) La línea aérea de contacto.
c) Los conductores de retorno.
d) Los componentes de sustentación, la línea aérea de contacto y los conductores de retorno.

53) ¿Dónde se establecen los requisitos relativos al subsistema de energía para la seguridad en los túneles?

a) En el Reglamento de Ejecución (UE) 2019/773 de la Comisión, de 16 de mayo de 2019, relativo a la especificación técnica de interoperabilidad correspondiente al subsistema «explotación y gestión del tráfico» del sistema ferroviario de la Unión Europea.
b) En 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.
c) En 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.
d) En el 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.

54) La red de ancho métrico perteneciente a la Red Ferroviaria de Interés General (RFIG) está electrificada, en general, para una tensión nominal de:

a) 3.000 V en corriente continua.
b) 25.000 V en corriente alterna.
c) 3.000 V en corriente alterna.
d) 1.500 V en corriente continua.

55) En relación con los sistemas de detección de trenes en tierra, el Reglamento (UE) 2016/919, 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) Especifica los requisitos técnicos y funcionales de los sistemas de detección de trenes en tierra.
b) Especifica tanto los requisitos técnicos y funcionales de los sistemas de detección de trenes en tierra, como los requisitos de la interfaz entre estos sistemas y el material rodante, en relación con el diseño y explotación del vehículo.
c) Especifica los requisitos de la interfaz entre los sistemas de detección de trenes en tierra y el material rodante, en relación con el diseño y explotación del vehículo.
d) Los excluye de su ámbito de aplicación.

56) Según el Real Decreto 664/2015, de 17 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de Circulación Ferroviaria, se define bloqueo como:

a) Tramo de vía en el que, en condiciones normales de circulación, no puede haber más de un tren de forma simultánea.
b) Sistema o proceso cuyo objetivo es garantizar que los trenes 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) 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.
d) Subsistema ferroviario definido en la Directiva europea de interoperabilidad ferroviaria, constituido por todo el equipamiento necesario para garantizar la seguridad, el mando y el control de la circulación de los trenes autorizados a transitar por la red.

57) Según define el Real Decreto 664/2015, de 17 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de Circulación Ferroviaria, la zona de riesgos para los trabajos:

a) Es el espacio alrededor del conductor eléctrico dentro del cual un trabajador (con o sin herramienta) o una máquina de trabajos podría sufrir un arco eléctrico o un contacto directo con el elemento en tensión.
b) Son los espacios situados a menos de 3 metros de distancia del borde exterior de la cabeza del carril, a ambos lados de la vía.
c) Es el espacio alrededor de la vía en el que una persona, material o equipo pueden ser arrollados por un vehículo ferroviario, o ser puestos en peligro por la corriente de aire que genera su circulación. Dicha zona comprende la vía y los espacios situados entre la cara externa de la cabeza del carril y una línea paralela situada a 2 metros de la misma, a ambos lados de la vía.
d) Es la zona comprendida entre la zona de peligro para los trabajos y la zona de seguridad de los trabajos.

58) En relación con la solicitud de autorización de entrada en servicio de subsistemas estructurales fijos, el Real Decreto 929/2020, de 27 de octubre, sobre seguridad operacional e interoperabilidad ferroviarias, establece que la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria notificará al solicitante que el expediente está completo o le pedirá información complementaria:

a) En el plazo de un mes a partir de la recepción de la solicitud.
b) En el plazo de dos meses a partir de la recepción de la solicitud.
c) En el plazo de cuatro meses a partir de la recepción de la solicitud.
d) En el plazo de tres meses a partir de la recepción de la solicitud.

59) Según lo dispuesto en el Reglamento de Ejecución (UE) 2019/773, de 16 de mayo de 2019, relativo a la especificación técnica de interoperabilidad correspondiente al subsistema explotación y gestión del tráfico del sistema ferroviario de la Unión Europea, corresponde al administrador de infraestructura registrar:

a) La aplicación del freno de emergencia.
b) La comunicación relativa a la seguridad entre el maquinista y el responsable de circulación.
c) La velocidad a la que circula el tren.
d) La detección del paso del tren por señales de peligro o «fin de autorización de movimiento».

60) Según lo dispuesto en el Real Decreto 664/2015 de 17 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de Circulación Ferroviaria, se considera que un tren convencional está en plena vía si:

a) La locomotora está situada en la parte de vía comprendida entre las señales de entrada de dos estaciones colaterales.
b) Todos los vehículos de la composición están situados en la parte de vía comprendida entre las señales de entrada de dos estaciones colaterales.
c) La locomotora ha franqueado la señal de salida de una estación.
d) Todos los vehículos de la composición están situados en la parte comprendida entre las señales avanzadas de dos estaciones colaterales.

61) 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 bloqueo automático es posible expedir un tren desde una vía sin señal de salida si:

a) Se trata de un BAU sin CTC.
b) Se trata de un BAB.
c) Se trata de un BAD sin CTC.
d) Se trata de un BAU con CTC.

62) Según lo dispuesto en el Real Decreto 664/2015 de 17 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de Circulación Ferroviaria, en relación con una entrega de vía bloqueada (EVB):

a) En una misma vía se podrán realizar diferentes trabajos, estando la concertación y coordinación a cargo de un mismo Encargado de trabajos al que se le concedió la EVB.
b) La EVB se aplica a los trabajos que se realicen en el trayecto comprendido entre dos estaciones cerradas.
c) Es el sistema utilizado para realizar trabajos en la «zona de peligro» para los trabajos con herramientas que, por su naturaleza y facilidad de retirada, no obligan a aplicar un sistema de interrupción de la circulación.
d) El responsable de Circulación podrá modificar por propia iniciativa itinerarios afectados por la EVB tras la entrega de la vía al encargado de trabajos siempre que se lo comunique a este último.

63) Indique cuál de las funciones identificadas a continuación es ajena al ámbito de aplicación de la especificación técnica de interoperabilidad referente al subsistema de aplicaciones telemáticas para el transporte de mercancías en la Unión Europea (ETI TAF):

a) Sistemas de selección y asignación.
b) Sistemas de reserva.
c) Sistemas de pago y facturación de los clientes.
d) Gestión de las correspondencias con otros modos de transporte.

64) Según lo dispuesto en Directiva 2007/59/CE, de 23 de octubre, sobre la certificación de los maquinistas de locomotoras y trenes, ¿qué tarea puede ser delegada por la autoridad responsable de la seguridad?

a) Suspender y retirar licencias y notificar al organismo emisor las peticiones razonadas de suspensión de certificados.
b) Establecer criterios nacionales para los examinadores.
c) Mantener y actualizar un registro de licencias.
d) Controlar el proceso de certificación de maquinistas.

65) Según lo dispuesto 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, el personal de circulación engloba las siguientes habilitaciones:

a) Licencia y certificado de maquinistas A y B.
b) Encargado de trabajos, piloto de seguridad en la circulación y operador de maquinaria de infraestructura.
c) Auxiliar de cabina y auxiliar de circulación.
d) Responsable de circulación y auxiliar de circulación.

66) Según lo dispuesto 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, los centros homologados de formación podrán:

a) Aprobar los programas formativos de licencia de conducción.
b) Convalidar la carga lectiva práctica para la obtención de licencias, certificados y habilitaciones.
c) Establecer acuerdos docentes con otros centros homologados.
d) Realizar las pruebas de evaluación para la obtención de la licencia de conducción.

67) Según la opinión técnica de la Agencia Europea de la Unión Europea sobre la ETI OPE, se considera medio aceptable de conformidad para la seguridad de la carga:

a) Las prescripciones de cargamento que sean desarrolladas por las empresas ferroviarias dentro de sus SGS.
b) Las prescripciones de cargamento que sean desarrolladas por el administrador de infraestructuras ferroviarias dentro de su SGS y sean comunicadas a las empresas ferroviarias.
c) Las prescripciones de cargamento que sean desarrolladas por las empresas ferroviarias dentro de sus SGS, siempre que cuenten con el preceptivo análisis de riesgos.
d) La norma EN 16860 «Aplicaciones y principios generales para asegurar la carga útil en el transporte ferroviario de mercancías».

68) Según el Anexo I del Real Decreto 929/2020, de 27 de octubre, sobre seguridad operacional e interoperabilidad ferroviarias, se define «tren-tranvía» como:

a) Sistema de transporte ferroviario urbano o suburbano, con una resistencia a las colisiones de C-III o C-IV y una solidez máxima del vehículo de 800 kN.
b) Vehículo diseñado para su uso exclusivo en infraestructuras de sistemas ferroviarios ligeros, a excepción de la conexión con infraestructuras de sistemas ferroviarios pesados.
c) Sistema de transporte ferroviario urbano o suburbano, con una resistencia a las colisiones de C-IV y una solidez máxima del vehículo de 950 kN.
d) Vehículo diseñado para su uso combinado en infraestructuras de sistemas ferroviarios ligeros e infraestructuras de sistemas ferroviarios pesados.

69) De los siguientes sistemas de cambio de ancho, ¿cuál de ellos no requiere liberar las ruedas de su carga?

a) Cambio de ejes manual.
b) Sistemas de ancho variable Talgo.
c) Sistema de ancho variable de CAF-Eje BRAVA.
d) Sistema de ancho variable-Eje OGI.

70) De acuerdo con el Reglamento (UE) nº 2019/773, de 16 de mayo de 2019, sobre la especificación técnica de interoperabilidad del subsistema «explotación y gestión de tráfico» (ETI OPE), la señal de cola de un tren de mercancías consistirá en:

a) Dos placas reflectantes a la misma altura por encima del tope sobre el eje transversal. Cualquier tren equipado con dos luces rojas fijas se considerará que cumple también esta obligación.
b) Una placa reflectante por encima del tope derecho sobre el eje transversal. Cualquier tren equipado con una o dos luces fijas se considerará que cumple también esta obligación.
c) Dos placas reflectantes a la misma altura por encima del tope sobre el eje transversal. Cualquier tren equipado con dos luces rojas fijas o a destellos se considerará que cumple también esta obligación.
d) Una placa reflectante por encima del tope derecho sobre el eje transversal. Cualquier tren equipado con una o dos luces fijas o a destellos se considerará que cumple también esta obligación.

71) En los motores eléctricos de corriente alterna síncronos, ¿cómo se alimenta el rotor?

a) A través del colector de delgas.
b) Mediante los anillos colectores.
c) Mediante la corriente inducida en la jaula de ardilla.
d) A través de los pistones.

72) Según el Reglamento (UE) nº 1302/2014, de 18 de noviembre de 2014, sobre la especificación técnica de interoperabilidad relativa al subsistema «locomotoras y material rodante de viajeros» (ETI Loc&Pas), cuál de las siguientes afirmaciones correspondientes a la alimentación eléctrica de los vehículos es INCORRECTA:

a) Cuando se baje el pantógrafo, el disyuntor principal se habrá abierto previamente de manera automática.
b) El pantógrafo, el disyuntor principal y la conexión de alta tensión entre ellos, se ubicarán en el mismo vehículo.
c) Las unidades eléctricas cuya velocidad máxima de diseño sea superior o igual a 100 km/h estarán equipadas con un dispositivo de descenso automático que baje el pantógrafo en caso de avería del arco de captación.
d) El disyuntor principal se diseñará y evaluará para un ámbito de uso definido por el tipo de sistema o sistemas de tensión.

73) De los siguientes sistemas de transmisión empleados en tracción diésel, ¿cuál es el que ofrece mayor rendimiento?

a) Transmisión diésel-eléctrica CC/CC.
b) Transmisión diésel-eléctrica CA/CA.
c) Transmisión diésel-hidráulica.
d) Transmisión diésel-mecánica.

74) Según el Reglamento (UE) nº321/2013, de 13 de marzo de 2013, sobre la especificación técnica de interoperabilidad relativa al subsistema «material rodante vagones de mercancías», los factores principales que influyen en las prestaciones y en el proceso de frenado son:

a) La potencia de frenado, el régimen de frenado, la velocidad, la distancia de frenado permisible, la adherencia disponible, el gradiente (declividad) de la vía.
b) La potencia de frenado, la masa del tren, la velocidad, la distancia de frenado permisible, la adherencia disponible, el gradiente (declividad) de la vía.
c) La potencia de frenado, la masa del tren, la resistencia del tren al avance, la distancia de frenado permisible, la adherencia disponible, el gradiente (declividad) de la vía.
d) El régimen de frenado, la masa del tren, la velocidad, la distancia de frenado permisible, la adherencia disponible, el gradiente (declividad) de la vía.

75) Según el Reglamento (UE) nº 1302/2014, de 18 de noviembre de 2014, sobre la especificación técnica de interoperabilidad del subsistema de material rodante «locomotoras y material rodante de viajeros», para acceder sin restricciones a la red española en condiciones estivales, ¿qué zona climática deberá verificarse?

a) T1.
b) T2.
c) T3.
d) T4.

76) El Reglamento (UE) nº 1302/2014, de 18 de noviembre de 2014, sobre la especificación técnica de interoperabilidad relativa al subsistema «locomotoras y material rodante de viajeros» (ETI Loc&Pas), define cuatro categorías de material rodante respecto a los requisitos de seguridad contra incendios:

a) Material motor diésel; material motor eléctrico; coches de viajeros; material rodante auxiliar.
b) Categoría A de material rodante de viajeros; categoría B de material rodante de viajeros; locomotoras de mercancías, y unidades autopropulsadas destinadas a transportar carga útil distinta de viajeros; material rodante auxiliar.
c) Locomotoras; unidades autopropulsadas; unidades de tracción para maniobras; material rodante auxiliar.
d) Locomotoras; unidades autopropulsadas; coches de viajeros; material rodante auxiliar.

77) Según el Reglamento (UE) nº 2019/773, de 16 de mayo de 2019, sobre la especificación técnica de interoperabilidad relativa al subsistema «explotación y gestión de tráfico» (ETI OPE), debe ser posible establecer correspondencia entre los datos registrados en el registrador jurídico y:

a) La fecha y hora del registro, la identificación de la línea, la identificación del tren y la identidad del maquinista.
b) La fecha y hora del registro, la localización geográfica exacta, la procedencia y destino del tren y la identidad del maquinista.
c) La fecha y hora del registro, la localización geográfica exacta, la identificación del tren y la identidad del maquinista.
d) La fecha y hora del registro, la localización geográfica exacta, la identificación del tren y la identificación de la empresa ferroviaria.

78) De las siguientes tipologías de material rodante auxiliar, ¿qué vehículo es pasivo con la infraestructura y, por tanto, NO realiza ninguna intervención sobre el subsistema infraestructura?

a) Dresina.
b) Amoladora.
c) Bateadora.
d) Perfiladora.

79) En relación con el mantenimiento de nivel 1 de vehículos ferroviarios:

a) Obligatoriamente debe llevarse a cabo en instalaciones de mantenimiento certificadas.
b) Obligatoriamente debe llevarse a cabo por organizaciones que realicen función de ejecución del mantenimiento.
c) Las instalaciones en las que se lleva a cabo deben contar con foso.
d) Generalmente lo realizan las propias empresas ferroviarias.

80) Según el Reglamento de ejecución (UE) 2019/779, de 16 de mayo de 2019, por el que se establecen disposiciones detalladas relativas a un sistema de certificación de las entidades encargadas del mantenimiento de vehículos, la validez máxima de la certificación de las entidades encargadas del mantenimiento (EEM) será de:

a) Un año.
b) Dos años.
c) Cinco años.
d) Indefinida mientras se mantengan los requisitos que dieron lugar a su otorgamiento.

81) Según la Orden TMA/404/2022, de 25 de abril, por la que se regulan aspectos del régimen de certificación de vehículos ferroviarios, las organizaciones que realicen funciones de mantenimiento deben contemplar en sus sistemas de gestión de competencias:

a) Al personal y los puestos que participen en las intervenciones de mantenimiento.
b) Al personal y los puestos que tengan atribuidas funciones relevantes para la seguridad.
c) A todo el personal y los puestos que formen parte de la organización.
d) Únicamente al personal que tenga atribuida la capacidad para emitir la aptitud para el servicio.

82) Según el Real Decreto 929/2020, de 27 de octubre, sobre seguridad operacional e interoperabilidad ferroviarias, la gestión de la retirada de los vehículos para su mantenimiento y su retorno al servicio corresponde a la:

a) Función de ejecución del mantenimiento.
b) Función de gestión del mantenimiento de la flota.
c) Función de desarrollo del mantenimiento.
d) Función de gestión.

83) Según el Reglamento (UE) nº 1300/2014, de 18 de noviembre de 2014, sobre la especificación técnica de interoperabilidad relativa a la accesibilidad del sistema ferroviario de la Unión para las personas con discapacidad y las personas de movilidad reducida, una unidad autopropulsada de 201 metros de longitud, ¿cuál es el número mínimo de espacios para sillas de ruedas que debería disponer?

a) 1.
b) 2.
c) 3.
d) 4.

84) Según el Reglamento (UE) nº 2018/545, de 4 de abril de 2018, por el que se establecen las disposiciones prácticas relativas a la autorización de vehículos ferroviarios y al proceso de autorización de tipo de vehículos ferroviarios con arreglo a la Directiva (UE) 2016/797 del Parlamento Europeo y del Consejo, ¿cuál de las siguientes acciones, dentro del proceso de autorización de un nuevo tipo de vehículo, es voluntaria?

a) Procedimiento de recopilación de requisitos.
b) Solicitud de compromiso previo.
c) Registro RETAV del tipo de vehículo autorizado.
d) Verificación del registro en ERADIS de las declaraciones CE de verificación de subsistema.

85) Según el Reglamento (UE) nº 2018/545, de 4 de abril de 2018, por el que se establecen las disposiciones prácticas relativas a la autorización de vehículos ferroviarios y al proceso de autorización de tipo de vehículos ferroviarios con arreglo a la Directiva (UE) 2016/797 del Parlamento Europeo y del Consejo, si durante la evaluación de una solicitud de autorización de tipo de vehículo se encuentra una cuestión que requiere de la modificación del expediente de solicitud por parte del solicitante y no permite emitir la autorización salvo que se resuelva dicha cuestión, ¿cómo se debe tipificar?

a) Tipo 1.
b) Tipo 2.
c) Tipo 3.
d) Tipo 4.

86) Conforme al Reglamento (UE) nº 2018/545, de 4 de abril de 2018, por el que se establecen las disposiciones prácticas relativas a la autorización de vehículos ferroviarios y al proceso de autorización de tipo de vehículos ferroviarios con arreglo a la Directiva (UE) 2016/797 del Parlamento Europeo y del Consejo, ¿quién es el responsable de la integridad de los datos empleados para registrar el tipo de vehículo en el RETAV?

a) El organismo evaluador de la conformidad.
b) El fabricante.
c) El solicitante.
d) La entidad responsable de autorización.

87) Según el Reglamento (UE) nº 1302/2014, de 11 de noviembre de 2014, sobre la especificación técnica de interoperabilidad del subsistema de material rodante «locomotoras y material rodante de viajeros» del sistema ferroviario de la Unión Europea (ETI LOC&PAS), la deceleración media máxima utilizando todos los frenos del vehículo ferroviario, incluido el freno independiente de la adherencia rueda-carril, está limitada por la resistencia longitudinal de la vía a un valor máximo de:

a) 6,5 m/s^2.
b) 4,5 m/s^2.
c) 2,5 m/s^2.
d) 1,5 m/s^2.

88) ¿Cómo se llama el elemento del pantógrafo que está en contacto directo con el hilo de contacto de la catenaria?

a) Frotador.
b) Resbaladera.
c) Zapata.
d) Ménsula.

89) Según el Reglamento (UE) nº 1302/2014, de 18 de noviembre de 2014, sobre la especificación técnica de interoperabilidad del subsistema de material rodante «locomotoras y material rodante de viajeros», ¿a partir de qué velocidad máxima de diseño, los vehículos ferroviarios deben contar, obligatoriamente, con un sistema embarcado de monitorización del estado de los rodamientos de los ejes (medición de temperatura de cajas de grasa)?

a) 120 km/h.
b) 200 km/h.
c) 250 km/h.
d) 300 km/h.

90) De las siguientes tipologías de circuitos de vía (CdV), ¿cuál ofrece una mayor protección contra interferencias derivadas de las corrientes de tracción?

a) CdV de corriente continua con juntas aislantes.
b) CdV de corriente continua sin juntas aislantes.
c) CdV de 50 Hz.
d) CdV de audiofrecuencia.

91) De acuerdo con el Reglamento (UE) 2016/919, 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, son componentes básicos de interoperabilidad en el subsistema de control-mando y señalización en tierra:

a) El RBC, la eurobaliza, el enclavamiento y el contador de ejes.
b) El RBC, la unidad infill radio, la eurobaliza, el enclavamiento, el eurolazo, el conjunto LEU-Eurobaliza y el conjunto LEU-Eurolazo.
c) El RBC, la eurobaliza, el conjunto LEU-Eurobaliza y el enclavamiento.
d) El RBC, la unidad infill radio, la eurobaliza, el eurolazo, el conjunto LEU-Eurobaliza, el conjunto LEU-Eurolazo y el contador de ejes.

92) Un grupo de eurobalizas (Balise Group) puede tener:

a) Entre 1 y 10 balizas.
b) Entre 4 y 10 balizas.
c) Entre 1 y 8 balizas.
d) Entre 6 y 12 balizas.

93) En el Sistema de señalización ETCS Nivel 2, la información para el control y supervisión se transmite desde la vía al tren mediante:

a) Balizas y a través de eurolazo.
b) Radio y balizas como ayuda al sistema de odometría.
c) Radio y eurolazo como ayuda al sistema de odometría.
d) Señalización vertical.

94) El Sistema ETCS/ERTMS Nivel 1 permite:

a) Una supervisión puntual de la velocidad mediante transmisión puntual de información.
b) Una supervisión puntual de la velocidad mediante transmisión continua de información.
c) Una supervisión continua de la velocidad mediante transmisión puntual de información.
d) Una supervisión continua de la velocidad mediante transmisión continua de información.

95) De los siguientes modos de conducción disponibles en el sistema ETCS/ERTMS, ¿en qué modo la supervisión de los movimientos del tren es responsabilidad del maquinista?

a) «Stand by» [SB].
b) «Shunting» [SH].
c) «Trip» [TR].
d) «Full Supervision» [FS].

96) ¿Qué significan las siglas FRMCS?

a) Future Railway Mobile Communication System.
b) Freight Railway Mobile Control System.
c) Freight Reliability and Maintenance Control System.
d) Future Railway Maintenance Continuous Supervision.

97) ¿Cuántos corredores europeos de ERTMS están definidos hasta el momento y cuántos de ellos discurren parcialmente por España?

a) Existen 8 corredores europeos de ERTMS, 2 de los cuales discurren parcialmente por España.
b) Existen 10 corredores europeos de ERTMS, 3 de los cuales discurren parcialmente por España.
c) Existen 9 corredores europeos de ERTMS, 2 de los cuales discurren parcialmente por España.
d) Existen 11 corredores europeos de ERTMS, 2 de los cuales discurren parcialmente por España.

98) La longitud de líneas equipadas con ERTMS actualmente en España es del orden de:

a) 5.050 km.
b) 10.200 km.
c) 2.740 km.
d) 1.230 km.

99) En relación con la aplicación armonizada del ERTMS, el Real Decreto 929/2020, de 27 de octubre, sobre seguridad operacional e interoperabilidad ferroviarias establece que, una vez el solicitante presenta la solicitud de aprobación a la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea:

a) La Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria deberá emitir un dictamen sobre la solicitud de aprobación destinado a la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea.
b) La Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria podrá emitir un dictamen sobre la solicitud de aprobación destinado a la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea.
c) La Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria podrá emitir un dictamen sobre la solicitud de aprobación destinado a la Comisión Europea.
d) La Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria deberá emitir un dictamen sobre la solicitud de aprobación destinado a la Comisión Europea.

100) ¿Cuál es el grado de automatización mínimo (GoA), de entre los definidos por la Unión Internacional de Transportes Públicos, a partir del cual la conducción del vehículo ferroviario puede realizarse sin personal de conducción a bordo?

a) GoA 5.
b) GoA 4.
c) GoA 3.
d) GoA 2.