

TRIBUNAL CALIFICADOR DEL PROCESO SELECTIVO CONVOCADO POR RESOLUCIÓN DE 13 DE FEBRERO DE 2025 DEL DIRECTOR GENERAL DE PLANIFICACIÓN DE RECURSOS HUMANOS PARA PROVEER POR PROMOCIÓN INTERNA INDEPENDIENTE 5 PLAZAS DE LA CATEGORÍA DE TÉCNICO/A DE MOVILIDAD DEL AYUNTAMIENTO DE MADRID.

ANUNCIO

Celebrado el primer ejercicio de este proceso selectivo, y en cumplimiento de lo establecido en la Base 8.7 de las Bases Generales por las cuales se rige ese proceso selectivo aprobadas por Resolución de fecha 16 de octubre de 2020 del Director General de Planificación de Recursos Humanos (BOAM núm. 8.753, de fecha 21 de octubre de 2020), se hizo público el cuestionario tipo test de la prueba celebrada el día 18 de febrero de 2026, así como la plantilla de respuestas correctas, mediante anuncio en el Tablón de Edictos del Ayuntamiento de Madrid el día 27 de febrero de 2026.

Una vez transcurrido el plazo para la presentación de alegaciones se han recibido alegaciones presentadas por seis aspirantes.

El tribunal calificador en sesión realizada el día 17 de marzo de 2026, estudiadas las alegaciones, ha acordado lo siguiente:

PRIMERO. Se han formulado alegaciones e impugnado las preguntas 11, 14, 18, 26, 28, 29, 45, 46, 51, 52, 58 y 59. A continuación se exponen tanto las alegaciones formuladas como las consideraciones realizadas por el tribunal:

Pregunta 11:

11. La Carta de Servicios de los Agentes de Movilidad fue certificada por última vez en:

- a) 29 de noviembre de 2007.
- b) 15 de diciembre de 2023.**
- c) 19 de febrero de 2025.

Alegación.

Según la información disponible en la Carta de Servicios de los Agentes de movilidad, al comienzo de esta, se explica que la fecha de certificación es el 15 de diciembre de 2023 y la fecha de última evaluación es el 19 de febrero de 2025. La pregunta está mal formulada dando lugar a error, ya que solamente se ha certificado una vez, siendo incorrecto el término "por última vez" La Carta de Servicios no ha sido objeto de múltiples certificaciones sucesivas, sino de una única certificación formal, que es la que figura actualmente vigente dentro del ciclo de seguimiento y evaluación. La fecha de 19 de febrero de 2025 no constituye una nueva certificación independiente, sino la culminación del proceso de evaluación dentro del sistema de calidad al que se somete la Carta certificada. Que se proceda a la revisión de la pregunta nº 11 y, en su caso, a su anulación.

Información de Firmantes del Documento



Respuesta

No procede estimar la alegación formulada. La Carta de Servicios de los Agentes de Movilidad fue certificada el 15 de diciembre de 2023, siendo ésta la fecha de certificación vigente que figura en el propio documento. En consecuencia, dicha fecha constituye necesariamente la última certificación existente, por lo que la opción b) es la única respuesta correcta.

La fecha de 19 de febrero de 2025 corresponde a la última evaluación o seguimiento del cumplimiento de los compromisos de calidad, lo cual forma parte del sistema de control y mejora continua de las cartas de servicios, pero no constituye una nueva certificación ni sustituye a la certificación formal previamente emitida.

En este sentido, la redacción "certificada por última vez" no induce a error, ya que identifica correctamente la fecha de la certificación vigente, con independencia de que el documento se someta posteriormente a procesos de evaluación o seguimiento.

Por tanto, existiendo una única fecha de certificación y siendo ésta la recogida en la opción b), no procede la anulación de la pregunta.

Pregunta 14:

14. ¿Quién es el propietario del procedimiento operativo PO6 Atención ciudadana en accidentes de tráfico?

- a) **Técnico de Movilidad.**
- b) Jefe del Departamento.
- c) Subdirección General

Alegación

El enunciado de esta pregunta tiene incorrecciones relevantes, ya que atendiendo al Procedimiento Operativo 6, del Mapa de Procesos de Agentes de Movilidad, este se denomina: "PO6 Atención ciudadana en incidentes de tráfico", siendo incorrecto "accidentes de tráfico". Además el Procedimiento Operativo que se refiere a los accidentes de tráfico es el 7: "PO7 Atención en accidentes relacionados con el tráfico". Esta incongruencia da lugar a error para contestar correctamente la pregunta. Que se proceda a la revisión de la pregunta nº 14 y, en su caso, a su anulación

Respuesta

Se acuerda desestimar la alegación en base a los siguientes fundamentos:

Inexistencia de error determinante: Si bien se observa un error material en la denominación del procedimiento (mencionando "accidentes" en lugar de "incidentes"), el código identificador PO6 es unívoco y prevalece para la identificación del proceso.

Información de Firmantes del Documento



Identidad de objeto: Tanto para el PO6 como para el PO7, la figura del propietario del procedimiento recae, en ambos casos, sobre el Técnico de Movilidad. Por tanto, la imprecisión terminológica no altera la solución técnica ni induce a error en la elección de la respuesta correcta.

Al ser la respuesta "a" válida para ambos supuestos, no existe perjuicio ni indefensión para el reclamante, ni para ningún otro aspirante.

El Tribunal Supremo ha reiterado que los errores puramente formales o gramaticales que no impiden conocer el sentido de la pregunta ni afectan a la capacidad de discriminación de los aspirantes no son causa de anulación.

En este sentido, la STS de 20 de mayo de 2015 (Recurso de Casación 3326/2013) señala que la anulación de una pregunta solo procede ante errores de tal entidad que vicien la posibilidad de acierto. En esta sentencia se establecen los límites de lo que los opositores pueden impugnar respecto al contenido de las preguntas:

1 La "Discrecionalidad Técnica": El Supremo reitera que el Tribunal calificador tiene un margen de apreciación para decidir qué es correcto. Solo se puede anular una pregunta si hay un "error manifiesto, ostensible o arbitrario".

2 El Error Inofensivo: La sentencia argumenta que si un error en el enunciado no impide que un opositor preparado identifique la respuesta correcta, no hay motivo de nulidad. En tu caso, al ser el "Técnico de Movilidad" el responsable de ambos procedimientos (PO6 y PO7), el error en la palabra "accidentes" por "incidentes" no hace que la respuesta sea falsa o ambigua.

3 Capacidad de Discriminación: El Tribunal Supremo señala que las pruebas de oposición sirven para discriminar conocimientos. Si el opositor conoce la estructura de los procedimientos, es capaz de identificar que el código "PO6" y la figura del "Técnico de Movilidad" están indisolublemente unidos, independientemente de la errata nominal

En el presente caso, la coexistencia de la misma respuesta correcta ('a') para los dos procedimientos en conflicto (PO6 y PO7) excluye cualquier posibilidad de arbitrariedad o error determinante, prevaleciendo el principio de especialidad técnica del órgano de selección.

Se mantiene la validez de la pregunta y de la opción de respuesta a) por ser la única técnicamente correcta bajo cualquier interpretación.

Pregunta 18:

18. En un estrechamiento sin señalización expresa, cuando exista duda sobre quién entró primero:

- a) Tendrá prioridad el vehículo de mayor masa máxima autorizada.
- b) Tendrá prioridad el vehículo con mayores dificultades de maniobra.**
- c) Tendrá prioridad el que circule en sentido ascendente

Información de Firmantes del Documento



Alegación

La primera pregunta que deberíamos plantearnos es “dónde”, a qué tipo de vía o estrechamiento se está refiriendo la pregunta, a qué tipo de vehículo, de iguales o de diferentes dimensiones, de mayor o menor masa máxima. La pregunta no es concreta, por lo que las tres respuestas podrían ser perfectamente válidas en función de cómo se pueda plantear cada supuesto. Sin embargo, se ha optado por elegir la respuesta b) como única respuesta válida, sin tener en cuenta que lo recogido en el artículo 60 del Reglamento General de Circulación (en adelante RGCir), está directamente ligado a los supuestos del tipo de vehículo del artículo 62 RGCir, al que expresamente se alude en el propio artículo, no debiendo descontextualizar el contenido del mismo como se explicará a continuación.

Según la plantilla, la respuesta correcta es la b). No obstante, la pregunta en este examen no hace referencia a ninguna norma ni artículo en relación con el tema principal, los estrechamientos, los cuales vienen recogidos en la LTSV o en el RGCir artículos 25 LTSV, art 60 y 62 del RGCir respectivamente.

En base a los artículos mencionados en el párrafo anterior, se podría determinar que cualquiera de ellos podría contener las diferentes respuestas que nos han dado en el examen, dependiendo, eso sí, del supuesto en el que nos encontremos, supuesto que, insisto, no viene especificado en la pregunta al ser esta muy genérica, pero que sí se debería tener en cuenta para poder determinar cuál de ellas es la respuesta correcta, que en el caso que nos ocupa, las tres podrían serlo por los motivos siguientes:

Los opositores no debemos adivinar a qué situación se está refiriendo la pregunta, ya que las preguntas abiertas inducen a error, y, sobre todo, porque en función de las diferentes posibilidades y situaciones, podría ser buena cualquiera de las tres soluciones, por lo que principalmente la primera pregunta que deberíamos hacerlos es: ¿se refiere al estrechamiento del art 60 RGCir relacionado con el art 62 RGCir o al art 63 RGCir?; seguidamente podríamos también preguntarnos ¿dónde se produce el estrechamiento, en llano, en un puente, en una pendiente, en una obra? ¿es un camión, un turismo?, ¿y si los vehículos son de la misma categoría?

De hecho, tampoco nos habla de si los vehículos son de la misma clase y tipo, para ello hay que acudir al art 62 RGCir que en caso de duda o igualdad se refiere al de mayor masa máxima (respuesta a) y si hablamos en relación con el art 63 RGCir, si es un desnivel en pendiente será el vehículo que asciende, según art 63 RGCir (la respuesta c), como no se nombra artículo ni norma en la pregunta, ¿por qué no pueden ser válidas el resto de respuestas? ya que también recogen supuestos correctos.

Además, se da por válida la respuesta b) sin tener en cuenta que la propia norma en su artículo 60 RGCir, hace una alusión expresa al art 62 RGCir, que, en mi opinión, no se puede tratar separadamente (recortando la respuesta). Por tanto, lo especificado en el art 60 RGCir va ligado al artículo 62 RGCir, que, a su vez, replica en parte el artículo 25 de la LTSV, y que dice que se establecerá en los términos que reglamentariamente se determine, invitándonos así a su desarrollo reglamentario.

1. En los tramos de la vía en los que, por su escasa anchura, sea imposible o muy difícil el paso simultáneo de dos vehículos que circulen en sentido contrario, donde no haya señalización expresa al efecto, tiene preferencia de paso el que haya entrado primero.

Información de Firmantes del Documento



En caso de duda sobre dicha circunstancia, tiene preferencia el vehículo con mayores dificultades de maniobra, en los términos que reglamentariamente se determine.

Si acudimos al art 60 del Reglamento General de Circulación, dentro del Título II. De la circulación de vehículos, Capítulo II. Prioridad de paso y Sección 2ª. Tramos en obras, estrechamientos y tramos de gran pendiente expresa textualmente lo siguiente, replicando en el segundo párrafo lo indicado en la LTSV, pero ligándolo en este caso al art 62 RGCir:

En los tramos de la vía en los que por su estrechez sea imposible o muy difícil el paso simultáneo de dos vehículos que circulen en sentido contrario, donde no haya señalización expresa al efecto, tendrá derecho de preferencia de paso el que hubiese entrado primero (artículo 22.1 del texto articulado).

En caso de duda sobre dicha circunstancia, tendrá la preferencia el vehículo con mayores dificultades de maniobra, de acuerdo con lo que se determina en el artículo 62.

Ahora bien, no puede afirmarse que la respuesta correcta únicamente es "el que tenga mayores dificultades de maniobra", ya que esa misma respuesta está ligada a lo que se especifica después "de acuerdo con lo que determina el art 62 RGCir".

En el aludido artículo 62 del Reglamento General de Circulación indica lo siguiente:

1. Sin perjuicio de lo que pueda ordenar el agente de la autoridad o, en su caso, indicar el personal de obras y el de acompañamiento de vehículos especiales o en régimen de transporte especial, el orden de preferencia entre los distintos tipos de vehículos cuando uno de ellos tenga que dar marcha atrás es el siguiente:

- a) Vehículos especiales y en régimen de transporte especial que excedan de las masas o dimensiones establecidas en las normas reguladoras de los vehículos.
- b) Conjunto de vehículos, excepto los contemplados en el párrafo d).
- c) Vehículos de tracción animal.
- d) Turismos que arrastran remolques de hasta 750 kilogramos de masa máxima autorizada y autocaravanas.
- e) Vehículos destinados al transporte colectivo de viajeros.
- f) Camiones, tractocamiones y furgones.
- g) Turismos y vehículos derivados de turismos.
- h) Vehículos especiales que no excedan de las masas o dimensiones establecidas en las normas reguladoras de los vehículos, cuadríciclos y cuadríciclos ligeros.
- i) Vehículos de tres ruedas, motocicletas con sidecar y ciclomotores de tres ruedas.
- j) Motocicletas, ciclomotores de dos ruedas y bicicletas.

Información de Firmantes del Documento



Cuando se trate de vehículos del mismo tipo o de supuestos no enumerados, la preferencia de paso se decidirá a favor del que tuviera que dar marcha atrás mayor distancia y, en caso de igualdad, del que tenga mayor anchura, longitud o masa máxima autorizada.

En ningún caso se debería dar por buena únicamente la respuesta b), porque en todo caso, y en función de las circunstancias, vía, tipo de vehículo, etc., cualquiera de las otras dos respuestas también podría ser válidas, se podría deducir perfectamente que en el art 62 RGCir la respuesta a) también sería correcta, ya que se refiere a los tipos de vehículo, cosa que no se ha tenido en cuenta al hacer la pregunta, ni siquiera se ha matizado.

Tampoco podemos considerar la respuesta b) como única respuesta, debido a que, al no mencionar artículo ni norma, podríamos tomar como respuesta igualmente válida la respuesta c) a tenor de lo dispuesto en el artículo 63 RGCir. Tramos de gran pendiente, que indica lo siguiente:

1. En los tramos de gran pendiente, en los que se den las circunstancias de estrechez señaladas en el artículo 60, la preferencia de paso la tendrá el vehículo que circule en sentido ascendente, salvo si éste pudiera llegar antes a un apartadero establecido al efecto. En caso de duda sobre la inclinación de la pendiente o la distancia al apartadero, se estará a lo establecido en el artículo 62 (artículo 22.2 del texto articulado).

Se entienden por tramos de gran pendiente los que tienen una inclinación mínima del siete por ciento.

Por tanto, al no concretar en qué ámbito se encuentra el vehículo en el estrechamiento, la respuesta "el que circule en sentido ascendente", sería una respuesta tan válida como decir que el que tenga mayores dimensiones o mayor masa máxima, por los mismos motivos anteriormente expuestos, ya que no hay específicamente referencia en la pregunta al artículo, ni a la norma, ni al tipo de vía, ni al tipo de vehículo, ni al escenario en el que circula el vehículo, etc. y, por tanto, igual que la afirmación de la respuesta b) sería correcta, también lo es la respuesta c), si la pregunta se refiriese al art 63 RGCir, ya que insisto, al no haber referencia a ningún artículo, cualquier respuesta podría ser correcta a una pregunta abierta y genérica como la formulada en el examen.

Por todo ello, solicito la anulación de esta pregunta por los siguientes motivos:

- 1.- No se especifica el artículo en el que toma como base esta respuesta.
- 2.- No se alude sobre qué ley está basada la pregunta (LTSV o RGCir).
- 3.- No se concreta si estamos en una vía en llano, en una obra, un puente o es una pendiente ascendente o descendente, si el vehículo tiene que dar marcha atrás, etc., todo ello fundamental para determinar la respuesta.
- 4.- No se establece si es un camión, un turismo, un vehículo de tracción animal, etc., o si es o no de las mismas dimensiones, tipo, clase, categoría, fundamental para determinar quién tiene dicha preferencia de paso.

Información de Firmantes del Documento



Por otro lado, si el espíritu del examinador era establecer la prioridad, hubiera sido tan sencillo como no poner supuestos que a tenor de las circunstancias anteriormente expuestas podrían dar lugar a duda y ser igualmente ciertos.

Por todo lo anterior, si bien es cierto que la respuesta b) es válida, no es menos cierto que cualquiera de las otras respuestas podría establecerse también como cierta, ya que la pregunta formulada no es una respuesta concreta y hay multiplicidad de situaciones a valorar para poder determinar cuál de ellas es la correcta, y es por ello, por lo que debería anularse esta pregunta número 18.

Respuesta

No procede estimar la alegación formulada. La pregunta plantea expresamente el supuesto de "un estrechamiento sin señalización expresa" y "cuando exista duda sobre quién entró primero", circunstancia que se corresponde de forma directa con lo previsto en el artículo 60 del Reglamento General de Circulación, que establece literalmente que, en los tramos de la vía en los que por su estrechez sea imposible o muy difícil el paso simultáneo de dos vehículos que circulen en sentido contrario y no exista señalización, en caso de duda sobre quién entró primero tendrá preferencia el vehículo con mayores dificultades de maniobra.

Por tanto, la respuesta b) reproduce fielmente el criterio normativo aplicable al supuesto descrito en la pregunta. Las restantes opciones se refieren a supuestos distintos regulados en otros preceptos del propio reglamento: la preferencia del vehículo que circule en sentido ascendente corresponde específicamente a los tramos de gran pendiente regulados en el artículo 63, circunstancia que no forma parte del supuesto planteado en la pregunta; y la referencia a la masa máxima autorizada constituye únicamente un criterio subsidiario dentro del orden de preferencia entre vehículos del mismo tipo previsto en el artículo 62, aplicable cuando un vehículo debe dar marcha atrás, lo cual tampoco se plantea en el enunciado.

En consecuencia, el supuesto descrito en la pregunta se ajusta de forma clara y directa al régimen establecido en el artículo 60 del Reglamento General de Circulación, existiendo una única respuesta correcta, sin que la redacción de la pregunta genere ambigüedad ni induzca objetivamente a error. Por ello, no procede la anulación ni la modificación de la pregunta.

Pregunta 26:

26. Según el artículo 19.2 del Real Decreto 1507/2008, cuando en un mismo siniestro intervienen dos vehículos cubiertos por sus respectivos seguros obligatorios, distintos de una cabeza tractora y su remolque o semirremolque, y no puede determinarse la entidad de las culpas concurrentes, ¿cómo contribuye cada asegurador al cumplimiento de las obligaciones si no existe acuerdo entre aseguradoras?

a) Proporcionalmente a la potencia de los respectivos vehículos.

b) A partes iguales, 50% cada uno.

c) Proporcionalmente a la cuantía de la prima anual de sus respectivos seguros.

Información de Firmantes del Documento



Alegación

La pregunta hace referencia al artículo 19.2 del Real Decreto 1507/2008, que establece "si a consecuencia de un mismo siniestro en el que intervengan dos o más vehículos, cubiertos por sus respectivos seguros obligatorios, se producen daños a terceros, asegurador de los vehículos causantes contribuirá al cumplimiento de las obligaciones que del hecho e deriven teniendo en cuenta, cuando se pueda determinar, la entidad de las culpas concurrentes y, en caso de no poder ser determinadas, de conformidad con lo que se hubiera pactado en los acuerdos entre aseguradoras; en defecto de lo anterior, cada asegurador contribuirá proporcionalmente a la potencia de los respectivos vehículos", por lo tanto debido a este texto que viene en el propio Real Decreto 1507/2008, la respuesta no puede ser la a) ni ninguna otra ya que en ninguna respuesta pone el texto tal cual viene en el citado Real Decreto. Texto textual artc19.2. Si a consecuencia de un mismo siniestro en el que intervengan dos o más vehículos, cubiertos por sus respectivos seguros obligatorios, se producen daños a terceros, asegurador de los vehículos causantes contribuirá al cumplimiento de las obligaciones que del hecho se deriven teniendo en cuenta, cuando se pueda determinar, la entidad de las culpas concurrentes y, en caso de no poder ser determinadas, de conformidad con lo que se hubiera pactado en los acuerdos entre aseguradoras; en defecto de lo anterior, cada asegurador contribuirá proporcionalmente a la potencia de los respectivos vehículos. Que se proceda a la revisión de la pregunta nº 26 y, en su caso, a su anulación.

Respuesta

La pregunta reproduce correctamente el supuesto previsto en el artículo 19.2 del Real Decreto 1507/2008 y solicita identificar el criterio aplicable cuando no puede determinarse la entidad de las culpas concurrentes y no existe acuerdo entre aseguradoras.

En dicho supuesto, la norma establece expresamente que cada asegurador contribuirá proporcionalmente a la potencia de los respectivos vehículos, lo que coincide con la opción A, marcada como correcta.

El hecho de que la respuesta no reproduzca literalmente el artículo completo no genera ambigüedad ni invalida la pregunta, ya que el contenido está correctamente reflejado y las demás opciones no se ajustan a lo dispuesto en la norma.

En consecuencia, la pregunta está correctamente formulada y la plantilla de respuestas es correcta, por lo que no procede su anulación, desestimándose la solicitud.

Pregunta 28.

28. Según el artículo 53.1 del Código Penal, si el condenado no satisface voluntariamente o por vía de apremio la multa impuesta, ¿a qué responsabilidad personal subsidiaria queda sujeto?

- a) El cumplimiento de trabajos en beneficio de la comunidad, cuya duración será equivalente a los días-multa no pagados.
- b) Un día de privación de libertad por cada cuota diaria no satisfecha.

Información de Firmantes del Documento



c) Un día de privación de libertad por cada dos cuotas diarias no satisfechas.

Primera Alegación

Considero que la pregunta escapa a las bases del proceso. En el punto 18 del Anexo a las bases se menciona INFRACCIÓN PENAL y a continuación, por medio del signo (:), se hace lo que la RAE considera una "enumeración de carácter explicativo del elemento anticipador", es decir, se pasa a enumerar las partes del elemento inicial que requieren explicación. Para el caso que nos ocupa, INFRACCIÓN PENAL ocupa en la L.O. 10/95 el Título I del Libro I, y los elementos desarrollados se corresponden con Capítulos de ese Título I (artículos 10 a 26). La pregunta de examen se corresponde con el Título III del Libro I (artículo 53), con lo que estaría fuera del articulado solicitado al igual que del resto de epígrafes del punto 18 mencionados a continuación (Delitos contra la Seguridad Vial...).

Segunda alegación:

Independientemente de la respuesta correcta, esta pregunta está sacado de una parte del Código Penal, que no entra en el temario publicado en las bases específicas aprobadas por Resolución de 30 de octubre de 2024 del Director General de Planificación de Recursos Humanos. Concretamente corresponde al tema 18 del programa cuya redacción literal es la siguiente: "18.- La infracción penal: Delitos, causas eximentes, circunstancias atenuantes y agravantes. Disposiciones generales. Delitos contra la Seguridad Vial. Falsedades documentales. Delitos contra la Administración Pública. Atentados contra la autoridad, sus agentes y funcionarios públicos" La primera parte del tema 18 corresponde al Título I del Libro I de la Ley Orgánica 10/1995 de 23 de noviembre del Código Penal, denominado "De la infracción penal", dividido en 6 capítulos, entre los que se engloban los epígrafes recogidos en el temario Delitos (Capítulo I), Causas eximentes (Capítulo II), Circunstancias atenuantes (Capítulo III), Circunstancias agravantes (Capítulo IV) y Disposiciones generales (Capítulo VI). Este título engloba los artículos 10 al 26 únicamente, por lo que el artículo referido en la pregunta 28 (art 53.1 CP) es evidente que queda fuera del programa aprobado en las bases de la oposición. Por este motivo, se solicita la anulación de la pregunta 28 del primer ejercicio de la promoción interna independiente para proveer 5 plazas de Técnico de Movilidad del Ayuntamiento de Madrid

Respuesta:

El artículo 53 del Código Penal se encuentra en el Libro I (Disposiciones generales sobre los delitos, las personas responsables, las penas, medidas de seguridad y demás consecuencias de la infracción penal), Título III (De las penas), Capítulo I (De las penas y sus clases), Sección 4.ª (De la pena de multa). A la vista de lo indicado en la alegación sobre el alcance del temario, puede deducirse que dicho artículo excede de lo previsto en el mismo.

Se estiman las alegaciones anulándose la pregunta.

Pregunta 29:

29. Según el artículo 195.3 del Código Penal, cuando la víctima lo sea por un accidente ocasionado por imprudencia del que omitió el auxilio, ¿qué pena se establece?

Información de Firmantes del Documento



- a) Prisión de seis meses a 18 meses.
- b) Prisión de seis meses a cuatro años.**
- c) Prisión de tres meses a un año.

Alegación

Solicito la anulación de la pregunta 29. El artículo mencionado, el 195 del Código Penal no está incluido en los epígrafes del mismo exigidos en las bases; a continuación desgloso cada epígrafe para probar lo dicho:

- La infracción penal. Libro I, Título I, Capítulo I, artículos 10-18
- Delitos, causas eximentes, circunstancias atenuantes y agravantes. Libro I, Título I, Capítulos II, III, y IV, artículos 19-22.
- Disposiciones generales. Libro I, Título I, Capítulos VI, artículos 24-26.
- Delitos contra la Seguridad Vial. Libro II, Título XVII, Capítulo IV, artículos 379-385 ter.
- Falsedades documentales. Libro II, Título XVIII, Capítulo II, artículos 390-399 ter.
- Delitos contra la Administración Pública. Libro II, Título XIX, artículos 404-445.
- Atentados contra la autoridad, sus agentes y funcionarios públicos. Libro II, Título XXII, Capítulo II, artículos 550-556.

Respuesta

El artículo 195 del Código Penal se encuentra en el Libro II (Delitos y sus penas), Título IX (De la omisión del deber de socorro). A la vista de lo indicado en la alegación sobre el alcance del temario, puede deducirse que dicho artículo excede de lo previsto en el mismo.

Se estima la alegación, anulándose la pregunta.

Pregunta 45

45. ¿Es obligatorio para Madrid contar con un Plan de Movilidad Sostenible?

- a) No, es potestad del gobierno municipal.
- b) No, sólo es obligatorio para los municipios que soliciten fondos europeos.
- c) Sí, en aplicación de la Ley de Cambio Climático y de Economía Sostenible**

Alegación

Relativa a la obligatoriedad de que Madrid cuente con un Plan de Movilidad Sostenible, cuya respuesta ha sido considerada correcta la opción c): "Sí, en aplicación de la Ley de Cambio Climático y de Economía Sostenible".

Información de Firmantes del Documento



PRIMERO. – La obligación de que los municipios de más de 50.000 habitantes adopten planes de movilidad urbana sostenible deriva del artículo 14 de la Ley 7/2021 de cambio climático y transición energética.

SEGUNDO. – No existe en el ordenamiento jurídico estatal una norma denominada “Ley de Cambio Climático y de Economía Sostenible”. Se trata de una denominación incorrecta o imprecisa, que mezcla referencias normativas distintas.

TERCERO. – En un proceso selectivo regido por los principios de mérito, capacidad y objetividad, resulta exigible precisión técnica en la identificación de las normas jurídicas, especialmente cuando la pregunta hace referencia expresa a su fundamento legal. En consecuencia, la opción c) contiene una identificación normativa inexacta, lo que introduce un error técnico en la respuesta considerada correcta. Por todo lo expuesto,

SOLICITA: Que se proceda a la revisión de la pregunta nº 45 y, en su caso, a su anulación.

Respuesta

No procede estimar la alegación formulada. Si bien en el enunciado se produce una imprecisión terminológica al mencionar la “Ley de Cambio Climático y de Economía Sostenible”, dicha circunstancia no altera el sentido material de la pregunta ni genera duda razonable sobre la respuesta correcta. La obligación de que los municipios de más de 50.000 habitantes dispongan de un Plan de Movilidad Urbana Sostenible deriva de forma directa del artículo 14 de la Ley 7/2021, de cambio climático y transición energética, norma estatal vigente que establece expresamente dicha exigencia.

En consecuencia, la única opción jurídicamente válida sigue siendo la que afirma el carácter obligatorio de dicho plan. Las restantes alternativas resultan manifiestamente incorrectas, ya que niegan esa obligación, lo que contradice de forma directa el citado precepto legal.

Las erratas o imprecisiones formales que no alteran el contenido sustancial de la pregunta ni inducen objetivamente a error no determinan su anulación, siendo posible identificar sin ambigüedad la respuesta correcta conforme al ordenamiento jurídico vigente.

Por todo ello, al existir una única respuesta correcta conforme a la normativa aplicable y no generarse confusión objetiva para los aspirantes, no procede la revisión ni la anulación de la pregunta.

Pregunta 46.

46. En la Carta de Servicios de Seguridad Vial, dentro de los “servicios prestados”, ¿cuál de las siguientes acciones NO corresponde con la “prevención de la siniestralidad vial”?

- a) Comunicar las incidencias de tráfico.
- b) Realizar simulacros.
- c) **Controlar los transportes de personas y mercancías en la ciudad de Madrid**

Información de Firmantes del Documento



Alegación

Considero que la pregunta es inexacta. En la actual Carta de Servicios del Cuerpo de Agentes de Movilidad, no figura "Prevención de la Siniestralidad Vial" como uno de los Servicios Prestados. Además, resulta difícil localizar exactamente las respuestas dentro del texto de la Carta, teniendo en cuenta que la expresión "realizar simulacros" es también inexacta ya que los agentes no los realizan, siendo su función "ORDENAR EL TRÁFICO EN LAS CONCENTRACIONES DE PERSONAS DERIVADAS DE SIMULACROS". El término "COMUNICAR LAS INCIDENCIAS DEL TRÁFICO" tampoco es exacto por lo que induce a equívoco.

Respuesta

El tema 27 del "ANEXO - PROGRAMA" indica lo siguiente:

27. La Carta de Servicios de Seguridad Vial del Ayuntamiento de Madrid. Especial atención a la participación del Cuerpo de Agentes de Movilidad.

La pregunta 46 no hace referencia a la "Carta de Servicios del Cuerpo de Agentes de Movilidad", sino a la "Carta de Servicios de Seguridad Vial", la cual indica en las páginas 4 y 5, dentro de "Servicios prestados", apartado "prevención de la siniestralidad vial", incluye las acciones "comunicar incidencias de tráfico" y "realizar simulacros".

La respuesta c) Controlar los transportes de personas y mercancías en la ciudad de Madrid se encuentra en el apartado: "Servicios prestados", "Vigilancia y control de la circulación y transportes". Por lo tanto, de acuerdo con el enunciado de la pregunta 46 NO se corresponde con la "prevención de la siniestralidad vial" en tanto que las otras dos opciones sí.

La respuesta correcta es la letra c) y la reclamación debe desestimarse.

Pregunta 51:

51. ¿Qué se entiende según La Ley de Seguridad Vial y el Reglamento General de la Circulación por "ordenar el tráfico"?

a) Son aquellas medidas que tienden a organizar y distribuir las corrientes circulatorias de vehículos y peatones con relación al tiempo.

b) Son todas aquellas medidas que tienden a organizar y distribuir las corrientes circulatorias de vehículos y peatones, de acuerdo con el espacio disponible de las vías públicas, sus objetivos principales son Fluidez, Seguridad, Comodidad y Economía.

c) Son aquellas técnicas que tienden a organizar y distribuir las corrientes circulatorias de vehículos y peatones que, tienen por finalidad conseguir que la circulación se desarrolle con mayor fluidez, seguridad, comodidad y economía, actuando sobre estas corrientes circulatorias y sobre las vías por las que se mueven.

Primera alegación:

Solicito la anulación de la pregunta 51. El enunciado de la pregunta alude de manera específica a la Ley de Seguridad Vial (RDL 6/2015, de 30 de octubre) y al Reglamento de Circulación (RD 1428/2003, de 21 de noviembre) para definir el concepto "ordenar el tráfico". Ni en la Ley, ni en el Reglamento existe nada parecido a ninguna de las 3

Información de Firmantes del Documento



posibles respuestas, lo más parecido se encuentra en el artículo 7b del RDL 6/2015 que dice textualmente:

La regulación mediante ordenanza municipal de circulación, de los usos de las vías urbanas, haciendo compatible la equitativa distribución de los aparcamientos entre todos los usuarios con la necesaria fluidez del tráfico rodado y con el uso peatonal de las calles, así como el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social.

Segunda alegación:

Considero que la respuesta " no se relaciona con el enunciado. En el articulado de la LSV y del Reglamento General de Circulación no figuran reflejados esos "objetivos principales" ni usados los términos "fluidez, seguridad, comodidad y economía", por otro lado, más propios de la literatura relacionada con el tema que nos ocupa que con la propia legislación aprobada y en vigor

Respuesta

1. Sobre la inexistencia de una definición literal en la normativa:

Es cierto que ni la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (RDL 6/2015) ni el Reglamento General de Circulación (RD 1428/2003) contienen una definición textual del término 'ordenar el tráfico'. Ambas normas establecen el marco competencial y funcional en materia de circulación, pero no incorporan definiciones exhaustivas de todos los conceptos utilizados.

2. Fundamentación funcional del concepto de 'ordenar el tráfico':

Aunque no esté definido expresamente, la normativa sí describe las actuaciones, competencias y objetivos que forman parte de la ordenación del tráfico. Entre ellas se incluyen medidas como establecimiento de sentidos de circulación, restricciones de acceso, cierre o apertura de vías y fijación de itinerarios obligatorios, así como competencias municipales para regular el uso de las vías urbanas.

3. Adecuación de la respuesta seleccionada:

La opción considerada correcta constituye una descripción técnica coherente con los fines y principios de la normativa estatal:

b) Son todas aquellas medidas que tienden a organizar y distribuir las corrientes circulatorias de vehículos y peatones, **de acuerdo con el espacio disponible** de las vías públicas, sus objetivos principales son Fluidez, Seguridad, Comodidad y Economía.

Difiere de las otras dos respuestas en lo que respecta a la ordenación respecto al espacio disponible, y no al tiempo, respuesta a) que atendería a la "regulación del tráfico", mientras que la c), quedaría huérfana del concepto espacio disponible.

Información de Firmantes del Documento



El temario oficial en su Capítulo 31.- Ordenación del tráfico. Objetivos principales de ordenación del tráfico. _Técnica de tráfico. Ordenación y regulación del tráfico. Velocidad, intensidad, densidad, capacidad. Factores que afectan a la capacidad. Capacidad en circulación discontinua. Nivel de servicio. incluye materias relacionadas con:

- Planificación y gestión del tráfico urbano.
- Regulación de la circulación y medidas operativas.

La definición se ha tomado de los apuntes publicados por la DGT, del temario para la oposición de Técnicos Superiores de Trafico, publicada en la web oficial de La DGT. Donde se recoge: "2. ORDENACION Y REGULACIÓN, Ordenación del Tráfico. Ordenar tráfico son todas aquellas medidas que tienden a organizar y distribuir las corrientes circulatorias de vehículos y peatones, de acuerdo con el espacio disponible de las vías públicas, sus objetivos principales son Fluidez, Seguridad, Comodidad y Economía."

4. Conclusión:

La impugnación se fundamenta en exigir una definición literal inexistente en el ordenamiento jurídico. La pregunta evalúa un concepto técnico, y la respuesta seleccionada refleja con exactitud el significado funcional del concepto evaluado. En consecuencia, debe mantenerse la pregunta y confirmarse la validez de la respuesta indicada.

Se desestiman las alegaciones

Pregunta 52:

52. La D.G.T. utiliza un código para identificar los cinco Niveles de Servicio de una vía. Estos son:

- a) Nivel A de circulación normal; Nivel B de circulación intensa; Nivel C de circulación discontinua; Nivel D de circulación muy intensa; Nivel E circulación interrumpida, retenciones.
- b) Nivel Blanco de circulación normal; nivel Verde de circulación intensa; nivel Amarillo de circulación discontinua; Nivel Rojo de Circulación Saturada; Nivel Negro de circulación interrumpida.**
- c) Nivel A de circulación fluida; Nivel B de circulación preocupante; Nivel C de circulación muy intensa; Nivel D de circulación próxima a la capacidad de la vía; Nivel E circulación imposible, retenciones.

Alegación

Relativa a los códigos utilizados por la D.G.T. para identificar los cinco Niveles de Servicio de una vía, cuya respuesta ha sido considerada correcta la opción b): "Nivel Blanco de circulación normal; nivel Verde de circulación intensa; nivel Amarillo de circulación discontinua; Nivel Rojo de Circulación Saturada; Nivel Negro de circulación interrumpida."

Información de Firmantes del Documento



PRIMERO. – Tras una revisión exhaustiva del temario oficial de la convocatoria, no se encuentra en ningún apartado la materia referida en la pregunta, ni la codificación de niveles de servicio de la D.G.T., ni la clasificación de colores indicada.

SEGUNDO. – La inclusión de esta pregunta supone evaluar contenidos que no están contemplados en el programa oficial, vulnerando los principios de objetividad, igualdad y seguridad jurídica establecidos en el artículo 55 del Estatuto Básico del Empleado Público (EBEP), que rige los procesos selectivos.

TERCERO. – No puede presumirse la inclusión de esta materia por mera conexión con otros epígrafes genéricos del temario, dado que la pregunta concreta exige conocimiento de códigos específicos que no se enseñan ni se citan en el programa.

SOLICITA: Que se proceda a la revisión de la pregunta nº 52 y, en su caso, a su anulación.

Respuesta

El temario oficial en su Capítulo 31.- Ordenación del tráfico. Objetivos principales de ordenación del tráfico. _Técnica de tráfico. Ordenación y regulación del tráfico. Velocidad, intensidad, densidad, capacidad. Factores que afectan a la capacidad. Capacidad en circulación discontinua. **Nivel de servicio.** incluye materias relacionadas con:

- Planificación y gestión del tráfico urbano.
- Regulación de la circulación y medidas operativas.
- Gestión de incidencias y condiciones especiales de circulación.
- Actuaciones de información al ciudadano y coordinación con otras administraciones.

Asimismo, el Temario Orientativo de la Escala Superior de Técnicos de Tráfico publicado por la DGT (Temas 1-75 y 76-90) incluye bloques sobre gestión operativa, protocolos de tráfico y actuaciones en situaciones especiales.

<<La D.G.T. utiliza un código de colores para identificar los cinco Niveles de Servicio de una vía. Estos son; 1. Blanco; Velocidad libre, circulación normal. 2. Verde: Circulación intensa. El número de vehículos provoca una disminución de la velocidad hasta los 50 Km/h. 3. Amarillo; Circulación discontinua, Velocidad inferior a 40 Km/h, que provoca retenciones acordeoneras. 4. Rojo: Circulación saturada. Paradas reiteradas y prolongadas. Retenciones que alcanzan más de 500 metros. 5. Negro: Circulación Interrumpida, circulación parada por la existencia de un obstáculo en la carretera, accidente de tráfico, manifestación etc.>>

Este sistema oficial de cinco niveles cromáticos (Blanco, Verde, Amarillo, Rojo y Negro) es el que utiliza la DGT, para clasificar el estado operativo de la circulación en condiciones especiales, especialmente en nevadas e incidencias severas. Este sistema está recogido en sus publicaciones informativas y herramientas de vialidad invernal.

Aunque este código no se menciona de forma literal en el temario municipal, sí constituye un contenido aplicable al ejercicio profesional del Técnico de Movilidad, al estar directamente relacionado con:

Información de Firmantes del Documento



- La gestión del tráfico en condiciones adversas.
- La coordinación con la DGT y otros organismos competentes.
- La interpretación de información oficial trasladada a los usuarios.

La pregunta es pertinente y adecuada al temario, dado que evalúa conocimientos operativos necesarios y coherentes con las funciones del puesto. No procede su anulación.

Pregunta 58:

58. Cuándo en un accidente se haya producido al menos un fallecido o un herido con traslado al hospital, los agentes de la autoridad encargados de la vigilancia y el control del tráfico deberán remitir al Registro Nacional de Víctimas de Accidentes de Tráfico el formulario de accidentes de tráfico con víctimas:

- a) En el plazo máximo de diez días naturales desde la fecha en que haya tenido lugar el accidente.
- b) En el plazo máximo de veinticuatro horas desde que haya ocurrido.**
- c) En un plazo no superior a un mes desde la fecha del accidente.

Primera alegación:

En la pregunta 58 la respuesta dada como válida, la B, es incorrecta por lo que solicito la rectificación de la misma dando como válida la opción C. La solicitud de rectificación se basa en lo siguiente:

La Orden INT/2223/2014 establece 2 maneras de cumplimentar el formulario (Anexo I) en accidentes con víctimas por los agentes encargados de la vigilancia del tráfico indicadas en el artículo 3 y en el anexo II:

- Cumplimentar el formulario con datos de suministro rápido que debe remitirse en un plazo máximo de 24 horas, el artículo 3 menciona además "con los datos de los que disponga"
- El formulario totalmente cumplimentado que debe remitirse en un plazo no superior a un mes desde la fecha del accidente, el artículo 3 señala "en todo caso" diciendo además que podrán añadirse nuevos datos al formulario cuando se conozcan.

Por tanto, al no indicarse en la pregunta los datos a reseñar en el formulario, sólo cabe dar por válido el formulario cumplimentado en su totalidad, exigencia fundamental que supone la información necesaria para determinar las causas y circunstancias en que se han producido los accidentes de tráfico, así como las consecuencias de éstos. En varias partes del texto de la Orden se menciona la importancia del formulario cumplimentado en su totalidad, párrafo décimo tercero de la exposición de motivos y el artículo 5 aludiendo al anexo III en lo referente a los fallecidos en los siguientes 30 días. Uno de los principales motivos del rediseño del formulario estriba precisamente en lo relativo a la definición de fallecido en el plazo de 30 días, párrafo undécimo de la exposición de motivos.

Información de Firmantes del Documento



Segunda alegación:

Cuando en un accidente se haya producido al menos un fallecido o un herido con traslado al hospital, los agentes de la autoridad encargados de la vigilancia y el control del tráfico deberán remitir al Registro Nacional de Víctimas de Accidentes de Tráfico el formulario de accidentes de tráfico con víctimas:

- A) En el plazo máximo de diez días naturales desde la fecha en que haya tenido lugar el accidente.
- B) En el plazo máximo de veinticuatro horas desde que haya ocurrido.
- C) En un plazo no superior a un mes desde la fecha del accidente.

En la plantilla figura como válida la respuesta B, no obstante:

En la Orden INT/2223/2014, de 27 de octubre, por la que se regula la comunicación de la información al Registro Nacional de Víctimas de Accidentes de Tráfico, artículo 3.- Remisión del formulario al Registro Nacional de Víctimas de Accidentes de Tráfico, se establece que:

1. Cuando en el accidente se haya producido al menos un fallecido o un herido con traslado al hospital, los agentes de la autoridad encargados de la vigilancia y el control del tráfico deberán remitir al Registro Nacional de Víctimas de Accidentes de Tráfico, en el menor tiempo posible y, en todo caso, en el plazo máximo de veinticuatro horas desde que haya ocurrido, el formulario de accidentes de tráfico con víctimas cumplimentado con los datos de suministro rápido que se indican en el anexo II.C) de los que disponga.
2. Cuando se trate de un accidente con víctimas en el que no se dé alguna de las circunstancias contempladas en el apartado anterior, el plazo para remitir el formulario de accidentes de tráfico con víctimas con los datos de suministro rápido será de diez días naturales desde la fecha en que haya tenido lugar el accidente.
3. En todo caso, el formulario totalmente cumplimentado deberá remitirse en un plazo no superior a un mes desde la fecha del accidente. Durante ese plazo podrá ir enviándose aquella información de la que se vaya teniendo conocimiento hasta su total cumplimentación.

La pregunta nº 58 no indica que sea el formulario de accidentes de tráfico con los datos de suministro rápido el que haya que enviar, por lo tanto, se solicita que sea la respuesta C la correcta y no la B, ya que es la única opción que se acoge a una respuesta válida.

El anexo II.C al que hace referencia el punto 1 establece como datos de suministro rápido los siguientes:

- C) Datos de suministro rápido de los accidentes con víctimas

De acuerdo con lo previsto en el artículo 3, los datos de suministro rápido que habrá que comunicar en los accidentes con víctimas son los siguientes:

Información de Firmantes del Documento



C1. Información general. Zona, hora y fecha del accidente, población, calle y número, denominación de carretera y punto kilométrico, sentido de la vía en el que se produjo el accidente, total vehículos implicados, total víctimas ocurridas, total fallecidos a veinticuatro horas, total heridos con ingreso superior a veinticuatro horas, total heridos con asistencia sanitaria inferior a veinticuatro horas, total ilesos, tipo de vía, titularidad de la vía, nudo, tipo de accidente, superficie del firme, iluminación, estado meteorológico y circulación en sentido contrario.

C2. Información relativa al vehículo. Vehículo fugado, vehículo incendiado, matrícula, código de nacionalidad, número de ocupantes, posición respecto a la vía cuando el accidente ocurra en nudo, aproximación al nudo cuando el accidente ocurra en nudo, sentido de la circulación, maniobra del vehículo previa al accidente y si se trata de un vehículo sin conductor.

Cuando la matrícula del vehículo no sea española, se cumplimentará, además: Fecha de primera matriculación, marca, modelo, tipo de vehículo y MMA.

C3. Información relativa al conductor. Código del vehículo, fecha de nacimiento, sexo, nacionalidad, accesorios de seguridad, lesividad, prueba de alcohol: Prueba de alcohol realizada, tasa 1 en aire, tasa 2 en aire, signos de influencia del alcohol, prueba de drogas: Prueba de drogas realizada, resultado de la prueba a las sustancias testadas, signos de influencia de drogas, presuntas infracciones del conductor, presuntas infracciones de velocidad y otras infracciones.

C4. Información relativa al peatón. Fecha de nacimiento, sexo, nacionalidad, accesorios de seguridad, lesividad, prueba de alcohol: prueba de alcohol realizada, tasa 1 en aire, tasa 2 en aire, signos de influencia del alcohol, prueba de drogas: Prueba de drogas realizada, resultado de la prueba a las sustancias testadas, signos de influencia de drogas y presuntas infracciones del peatón.

C5. Información relativa al pasajero. Código del vehículo, fecha de nacimiento, sexo, nacionalidad, posición en el vehículo, accesorios de seguridad y lesividad.

Tercera alegación:

Considero que la respuesta correcta es la C. En el artículo 3 de la Orden INT 2223/2014 se dan 3 plazos para cada uno de los supuestos de los apartados 1, 2 y 3. Los apartados 1 y 2 se refieren a los "Datos de Suministro Rápido", hecho que no se refleja en el enunciado de la pregunta por lo que deben ser descartados. Por tanto, en este caso debemos entender que se está refiriendo al apartado 3 en el que se refiere al "CUESTIONARIO TOTALMENTE CUMPLIMENTADO" y menciona que, además de "aquella información de la que se vaya teniendo conocimiento", "En todo caso, el formulario totalmente cumplimentado deberá remitirse en un plazo no superior a un mes desde la fecha del accidente".

Respuesta

El Artículo 3 de la Orden INT/2223/2014, de 27 de octubre, por la que se regula la comunicación de la información al Registro Nacional de Víctimas de Accidentes de Tráfico: Remisión del formulario al Registro Nacional de Víctimas de Accidentes de

Información de Firmantes del Documento



Tráfico. Indica: que se debe cumplimentar el formulario con datos de suministro rápido que debe remitirse en un plazo máximo de 24 horas, el artículo 3 menciona además "con los datos de los que disponga"

En este caso no se está pidiendo la remisión de formulario totalmente cumplimentado que sería la respuesta C, sino la que se de en el menor tiempo posible, siendo por tanto la que se solicita, la de 24 horas. Con lo que la respuesta correcta la b).

Se desestiman las alegaciones a esta pregunta.

Pregunta 59.

59. Las zonas donde se prioriza al peatón mediante una regulación estricta de usos y ocupaciones del viario, prohibiendo o limitando severamente la circulación y estacionamiento de vehículos motorizados, bicicletas y VMP, y objetos que obstaculicen, se denominan:

a) Áreas residenciales y zonas peatonales.

b) Zonas peatonales y Calles o Zonas de especial protección al peatón si además se han declarado como tales mediante acuerdo de junta de gobierno.

c) Las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP).

Alegación

Considero que ninguna respuesta es correcta. En la respuesta B, asignada como correcta, se comete una inexactitud ya que las Zonas Peonales y las de Especial Protección para el Peatón no son declaradas por Acuerdo de la Junta de Gobierno sino por DECRETO DEL TITULAR DEL ÁREA DE MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD, o del TITULAR DEL ÁREA DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD, según el año de su declaración. Esto ha sido así en todas las actuaciones, en los 16 distritos en los que, hasta la fecha, han sido declaradas estas áreas.

Respuesta

El artículo 137 Ordenanza de Movilidad Sostenible, de 5 de octubre de 2018:

Espacios de especial protección para el peatón. Mediante acuerdo del órgano competente se podrán declarar, con carácter temporal o permanente, determinadas aceras, calles y espacios públicos como "espacios de especial protección para el peatón". La declaración deberá incluir la justificación motivada que ha llevado a la determinación de una calle o espacio como de especial protección para el peatón, así como los usos y ocupaciones que se restringen o las condiciones de los que se autoricen.

El órgano competente para declarar estos espacios es la Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, o bien el delegado del Área de Gobierno en quien esta delegue sus competencias en materia de movilidad, aunque en los casos indicados en la impugnación se ha dado la delegación hasta la fecha, en las respuestas expuestas en esta pregunta, no se pretende diferenciar entre los órganos competentes para su declaración, sino en las zonas donde se prioriza al peatón, pregunta correspondiente al tema "35.- Movilidad peatonal y ciclista. Protección de la movilidad peatonal..." del

Información de Firmantes del Documento



temario y no al referente del tema 6.- “Reglamento Orgánico del Gobierno y de la Administración del Ayuntamiento de Madrid, de 31 de mayo de 2004...” nos referiríamos en tal caso de la delegación de competencias.

Por tanto se desestima la alegación y se mantiene la respuesta de la plantilla correctora.

SEGUNDO: vistas las alegaciones presentadas respecto de las preguntas 28 y 29, el tribunal acuerda anular las citadas preguntas, por los motivos que se citan en el apartado primero de este anuncio.

TERCERO: vistas las alegaciones presentadas respecto de las preguntas 11, 14, 18, 26, 45, 46, 51, 52, 58 y 59, el tribunal acuerda desestimar las alegaciones expuestas en el apartado primero por los motivos que allí se citan.

CUARTO: El tribunal y en virtud de todo lo expuesto, acuerda modificar la plantilla de respuestas correctas publicada en el Tablón de Edictos con fecha 27 de febrero de 2026 y proceder a la publicación de la plantilla definitiva, que se adjunta al presente anuncio como ANEXO

Por lo tanto, dado que han sido anuladas las preguntas números 28 y 29 del cuestionario, se evaluarán en la corrección las preguntas 73 y 74, previstas como reserva para el supuesto de anulación de preguntas en las bases específicas del proceso.

Contra el presente acuerdo, las personas interesadas podrán interponer recurso de alzada, previo al contencioso-administrativo, ante la Dirección General de Planificación de Recursos Humanos, en el plazo de un mes a contar desde el día siguiente a su publicación en el tablón de edictos del Ayuntamiento de Madrid, de conformidad con lo previsto en los artículos 121 y 122 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

La publicación de este acto se realiza de conformidad con lo dispuesto en el artículo 45.1.b) de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

Todo lo cual se hace público a los efectos oportunos y para general conocimiento.

Firmado electrónicamente
EL SECRETARIO DEL TRIBUNAL CALIFICADOR
Luis Alberto Sillero Gómez

Información de Firmantes del Documento

LUIS ALBERTO SILLERO GOMEZ - INSPECTOR DE SERVICIOS
URL de Verificación: https://csv.madrid.es/VECSV_WBCONSULTA/VerificarCove.do

Fecha Firma: 17/03/2026 15:43:25
CSV : C16I1BMOJ5UCSS5U

