



TRIBUNAL CALIFICADOR DEL PROCESO SELECTIVO PARA PROVEER 17 PLAZAS EN LA CATEGORÍA DE INGENIERO/A TÉCNICO/A (OBRAS PÚBLICAS) DEL AYUNTAMIENTO DE MADRID, CONVOCADO POR RESOLUCIÓN DEL DIRECTOR GENERAL DE PLANIFICACIÓN DE RECURSOS HUMANOS, DE 16 DE DICIEMBRE DE 2020.

## ANUNCIO

Concluido el plazo establecido, se han presentado reclamaciones al cuadernillo de preguntas y a la plantilla de respuestas correspondientes al modelo A del primer ejercicio de las pruebas selectivas para el acceso a la categoría de Ingeniero/a Técnico/a (Obras Públicas), y que se relacionan en el ANEXO.

El Tribunal calificador del proceso selectivo citado, en su sesión celebrada el día 20 de enero de 2022, ha adoptado los siguientes acuerdos al respecto:

**PRIMERO.** - Desestimar las alegaciones a las preguntas números 12, 30, 36, 38, 45, 51 y 79 toda vez que el órgano de selección considera que las razones expuestas por los/as reclamantes no invalidan la pregunta, ni la respuesta considerada correcta, confirmando íntegramente su validez, por las razones que se señalan a continuación:

- **Pregunta 12.-** Impugnada por considerar que son válidas las tres respuestas.

El Tribunal considera que la única respuesta válida es la respuesta c) al entender que según establece el artículo 7.4 del Texto Refundido de la Ley del Suelo y Rehabilitación Urbana (R.D.L. 7/2015, de 30 de octubre), que literalmente dice: *“A los solos efectos de lo dispuesto en esta Ley, las actuaciones de urbanización se entienden iniciadas en el momento en que, una vez aprobados y eficaces todos los instrumentos de ordenación y de ejecución que requiera la legislación sobre ordenación territorial y urbanística para legitimar las obras de urbanización, empiece la ejecución material de éstas. La iniciación se presumirá cuando exista acta administrativa o notarial que dé fe del comienzo de las obras. La caducidad de cualquiera de los instrumentos mencionados restituye, a los efectos de esta Ley, el suelo a la situación en que se hallaba al inicio de la actuación”*.

El texto literal del artículo está claro. Dice que, una vez aprobados y eficaces todos los instrumentos de ordenación y de ejecución. Pero con ninguna de estas aprobaciones bien sean por separado o conjuntamente se puede iniciar la ejecución material de las obras. Estas aprobaciones son condiciones necesarias, pero no suficientes para iniciar la ejecución material de las obras dado que se exige el acta administrativa o notarial que de fe del comienzo de las obras.

### Información de Firmantes del Documento





La respuesta a) o b) no serían válidas como contestación. Con la respuesta a) solamente no se puede iniciar la ejecución material de las obras y con la respuesta b) solamente no se pueden iniciar la ejecución material de las obras. Por tanto se entiende que la respuesta correcta es la c)

- **Pregunta 30.-** Impugnada por considerar que tiene una formulación que no es conforme a lo recogido en el Art. 25 de la citada Ordenanza.

El tribunal considera que en el enunciado es correcto, ya que se pregunta por el plazo máximo de tramitación para una solicitud de licencia conforme a la Ordenanza Reguladora de Diseño y Gestión de Obras en la Vía Pública, no se está preguntando a partir de cuándo empieza a contar ese plazo. Por ello se entiende que queda perfectamente claro que la respuesta correcta es la b) (3 meses)

- **Pregunta 36.-** Impugnada por considerar que son válidas las respuestas b) y c).

El Tribunal considera la respuesta correcta es la b) según establece la ficha 10.5 apartado 3 (pg. 3) de la Instrucción de la Vía Pública IVP, donde dice literalmente “se recomienda no incluir en un único mástil más de dos destinos en cada dirección concreta, excepcionalmente tres”.

La misma instrucción establece de manera literal: “En los casos de pavimentos realizados mediante baldosas o adoquines, la señalización horizontal no deberá realizarse con pintura, sino mediante cambios de coloración de las baldosas o adoquines”, no ajustándose a la respuesta c) del cuestionario, donde se dice: En casos de pavimentos realizados mediante baldosas o adoquines, la señalización horizontal se realizará mediante cambios de coloración en la pintura de las baldosas o adoquines. Por todo anteriormente referido se entiende que la respuesta correcta es la b)

- **Pregunta 38.-** Impugnada por considerar que no son válidas ninguna de las respuestas, debido a que la definición no se encuentra en el Pliego de Condiciones Técnicas Generales 1999 del Ayuntamiento de Madrid.

El Tribunal considera la respuesta correcta es la c) según establece en el Art. 47.12 Señalización de funcionamiento automático (1 .Definiciones) del Pliego de Condiciones Técnicas Generales de 1999 (PCTG), pág. 725, que dice literalmente “Fase: se conocen con esta denominación cada una de las combinaciones de indicaciones que permiten uno o varios movimientos simultáneos a través de la intersección regulada”. Por ello se entiende que queda perfectamente claro que la respuesta correcta es la c).

Información de Firmantes del Documento





- **Pregunta 45.-** Impugnada por considerar que Las respuestas facilitadas no son únicas, y en todo caso la respuesta a) sería la más asimilable.

El Tribunal considera la respuesta correcta es la c) ya que la definición debe tener en cuenta que los objetivos de un PMUS son mejorar la calidad de vida de los ciudadanos y de las empresas resolviendo sus necesidades de movilidad en las ciudades y sus alrededores, desarrollando para ello un sistema de movilidad que:

- Sea accesible y satisfaga las necesidades básicas de movilidad de todos los usuarios (personas y empresas)
- Responda de manera equilibrada a las diversas demandas de servicios de movilidad y transporte de ciudadanos, empresas e industria;
- Oriente un desarrollo equilibrado y una mejor integración de los diferentes modos de transporte;
- Cumpla con los requisitos de sostenibilidad, equilibrando las necesidades de viabilidad económica, equidad social, salud y calidad ambiental;
- Optimice la eficiencia y la rentabilidad;
- Haga un mejor uso del espacio urbano y de las infraestructuras y servicios de transporte existente;
- Mejore el atractivo del entorno urbano, la calidad de vida y la salud pública;
- Mejore la seguridad vial y la seguridad ciudadana;
- Reduzca la contaminación atmosférica y acústica, las emisiones de gases de efecto invernadero y el consumo de energía; y
- Contribuya a un mejor rendimiento general del sistema de transportes europeo en su conjunto

La respuesta a) incluida en el cuestionario dice literalmente: *"Es un conjunto de estudios/medidas destinadas a racionalizar los desplazamientos de las personas para que sean más seguros, económicos y viables"*. Esta definición solo incluye a las personas y olvida la distribución de mercancías (empresas) e incluye el aspecto de la economía de los desplazamientos, que no es objeto del PMUS.

Tampoco puede equipararse la respuesta a) con la definición del IDAE pues este organismo establece que un PMUS *"es un conjunto de actuaciones que tienen como objetivo implantar formas de desplazamiento más sostenibles en el espacio urbano (caminar, pedalear o utilizar el transporte público) reduciendo el consumo energético y las emisiones contaminantes, logrando al mismo tiempo garantizar la calidad de vida de la ciudadanía, igualmente se contemplan los objetivos de lograr la cohesión social y el desarrollo económico"*. Esta definición no menciona la seguridad vial ni contempla la economía y viabilidad de los desplazamientos que sí que aparecen en el texto de la respuesta incluida como opción a) del cuestionario.

Igualmente tampoco puede equipararse la respuesta a) con la definición de INECO pues esta empresa establece que un PMUS es *"un plan de movilidad urbana sostenible (PMUS) comprende un conjunto de actuaciones que tienen como objetivo la implantación de formas de desplazamiento más sostenibles en el ámbito municipal"* Esta definición no menciona la seguridad vial ni contempla la

Información de Firmantes del Documento





economía y viabilidad de los desplazamientos que si que aparecen en el texto de la respuesta incluida como opción a) del cuestionario.

Por otra parte, en el apartado 1.1 del Plan de Movilidad Urbana Sostenible del Ayuntamiento de Madrid se establece que *“Un Plan de Movilidad Urbana Sostenible, tal y como define la guía europea Developing and implementing a Sustainable urban mobility plan1, es un plan estratégico diseñado para satisfacer las necesidades de movilidad de personas y empresas en las ciudades y sus alrededores para una mejor calidad de vida. Se debe basar en la planificación ya existente y debe tener en consideración los principios de integración, participación y evaluación”*.

Esta última definición coincide con la incluida como respuesta c) en el cuestionario por lo que el Tribunal determina que deben desestimarse las alegaciones formuladas por la aspirante.

- **Pregunta 51.-** Impugnada por considerar que, según está redactada la pregunta, no se puede concluir que el sentido más óptimo sea el levógiro [SIC].

El tribunal ha considerado como respuesta correcta es la b), dado que las puertas de los autobuses están situadas en el lado derecho del vehículo; la forma de que los viajeros embarquen y desembarquen en el andén, y no en la calzada, es que los autobuses circulen en sentido dextrógiro alrededor del área central.

El enunciado dice que las dársenas están situadas *“...alrededor del área central donde se situará la zona de embarque y desembarque...”*, es decir, el andén para la subida y bajada de viajeros se sitúa en el área central, si el sentido fuera levógiro las puertas de los viajeros no abrirían en el andén sino en la calzada.

La disposición de las dársenas en los intercambiadores de transportes es en diente de sierra para facilitar la aproximación y salida de los vehículos haciendo las maniobras más seguras y rápidas (sin necesidad de dar marcha atrás), cumplir con la normativa de accesibilidad (despliegue rampa sillas de ruedas...etc), optimizando el espacio. Con esta disposición, el sentido de circulación ha de ser necesariamente el dextrógiro.

Si fuera en espina de pez (o ángulo) como dice la alegante, obligaría a dar marcha atrás a los vehículos para salir, lo que supone significativamente mayor peligrosidad y mayor tiempo para realizar la maniobra. Por otra parte, para que los viajeros no embarcaran y desembarcaran en la calzada sino en el andén (y cumplir la normativa de accesibilidad, despliegue rampa para sillas de ruedas, etc.), debería prolongarse el andén desde el área central a cada lado de cada una de las dársenas hasta sobrepasar las puertas, ocupando un espacio que reduce significativamente el número de dársenas que potencialmente se podrían disponer. Es decir, el único argumento a favor que se alega es el mayor número de dársenas que cabrían con la disposición en ángulo, sin embargo esto no es exacto, porque para cumplir con la normativa de accesibilidad hay que disponer un andén en cada dársena con una anchura suficiente que cumpla con la

Información de Firmantes del Documento





normativa de accesibilidad, y además obliga a que sea mayor la anchura de los viales de circulación que en el caso de las dársenas en diente de sierra. Luego, en general, no se puede decir que ocupe menos espacio la disposición en ángulo.

Luego la disposición en ángulo que se alega, la única que permitiría también la circulación en sentido levógiro, es claramente peor que la disposición en torno al área central del enunciado, y esta última solo es posible con sentido dextrógiro; ergo, el sentido óptimo es el dextrógiro, y por eso es el de los intercambiadores del CRTM (consultable en la web del Consorcio Regional de Transportes de Madrid). Por tanto, el Tribunal considera como respuesta correcta la b).

- **Pregunta 79.-** Impugnada por considerar que la formulación de la pregunta no es correcta, ya que al preguntar por el Pliego de Prescripciones técnicas que rige el Contrato de Conservación de Mobiliario Urbano de la Ciudad de Madrid, y no estar éste aún formalizado, debería especificar el número de Lote al que se refieren y el cuál es objeto de esta pregunta.

El Tribunal considera que la respuesta correcta es la a) ya que el plazo para la reparación o sustitución de los elementos de mobiliario urbano calificados como prioritarios en el pliego de condiciones anterior al nuevo contrato es de 72 horas. Asimismo, el plazo de la reparación o sustitución de elementos de mobiliario urbano calificados como prioritarios en el pliego de condiciones del nuevo contrato de conservación de mobiliario urbano municipal que esta recurrido en los lotes 3 y 4 es también de 72 horas. Como en ambos casos el plazo de reparación es el mismo no es necesario especificar el lote a que se refiere porque en los cinco lotes, independientemente del contrato vigente, el plazo de reparación es de 72 horas, por lo que el tribunal desestima la alegación formulada.

**SEGUNDO.** - Estimar las alegaciones que solicitan la anulación de las preguntas 66 Y 84 que, consecuentemente, quedan anuladas por las razones que se señalan a continuación:

- **Pregunta 66.-** La ciudad de Madrid produce anualmente residuos urbanos en una cantidad del orden de
  - a) Unos 350 kg por habitante y año.
  - b) Unos 550 kg por habitante y año.
  - c) Unos 200 kg por habitante y año.

El Tribunal considera que el cálculo de dicha cantidad puede resultar confuso dependiendo de las fuentes consultadas, por lo que determina que debe aceptarse la impugnación y anularse la pregunta 66.

Información de Firmantes del Documento





- **Pregunta 84.-** Según establece el Pliego de Prescripciones Técnicas Particulares del Contrato de Gestión Integral y Energética de Instalaciones Urbanas de la ciudad de Madrid, el contratista debe recoger en su oferta una reducción del consumo de energía anual en kWh, denominado ahorro anual mínimo garantizado ofertado, respecto del consumo reflejado en el escenario inicial estimado del anexo A7 del mencionado pliego:
  - a) Superior al 10% a partir del tercer año de contrato.
  - b) Superior al 20% a partir del segundo año de contrato.
  - c) Superior al 30% a partir del primer año de contrato.

La pregunta se refiere a la reducción del consumo que debe recoger en su oferta el contratista del Pliego de Prescripciones Técnicas Particulares del Contrato de Gestión Integral y Energética de Instalaciones Urbanas de la ciudad de Madrid. Este dato se recoge en el capítulo III "Gestión del Consumo Energético", apartado 187 "Ahorro mínimo garantizado ofertado y consumo anual máximo garantizado". Sin embargo, según el epígrafe del tema 51 de Grupo II, el temario a incluir del citado Pliego se limita a: "*Gestión de los servicios de instalaciones urbanas de la ciudad de Madrid. Objeto. Ámbito territorial. Sistema de valoración. Clasificación de instalaciones. Obras de inversión inicial. Prestaciones del contrato. Indicadores.*", todo ello formando parte del contenido del capítulo I y II del Pliego de Prescripciones Técnicas Particulares, así como del Pliego de Cláusulas Administrativas Particulares. En base a lo anterior, se entiende que la citada pregunta no se encuentra comprendida en el temario de esta oposición, al no tener una redacción correcta.

**TERCERO.** - El Tribunal acuerda por tanto anular las preguntas números 66 y 84, tal como consta en el apartado segundo del presente anuncio, ratificándose por unanimidad en el resto de las preguntas y respuestas del modelo A, que se elevan a definitivas, por lo que se calificará el ejercicio sobre las 98 preguntas consideradas válidas de la 1 a la 100, a las que se añaden la 101 y la 102 de reserva previstas para el caso de anulación de alguna de las recogidas en el cuestionario de 100 preguntas.

**CUARTO.** - El Tribunal calificador en virtud de todo lo expuesto, acuerda modificar la plantilla de respuestas correctas que ya ha sido publicada y proceder a la publicación de la plantilla definitiva como anexo a este anuncio.

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.

Información de Firmantes del Documento





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.  
José Carlos Martín Cilleruelo



1G4781OM43MU1AHS

Información de Firmantes del Documento



JOSÉ CARLOS MARTÍN CILLERUELO - JEFE DE UNIDAD  
URL de Verificación: <https://sede.madrid.es/csv>

Fecha Firma: 24/01/2022 12:28:56  
CSV : 1G4781OM43MU1AHS

