

MLC/jjrrh

EDICTO RELATIVO A LA RESOLUCIÓN DE LAS ALEGACIONES FORMULADAS AL EXAMEN Y PLANTILLA PROVISIONAL DE RESPUESTAS, ASÍ COMO APROBACIÓN DE LA PLANTILLA DEFINITIVA Y PUNTUACIONES DEL SEGUNDO EJERCICIO DEL PROCESO CONVOCADO PARA LA SELECCIÓN, EN RÉGIMEN DE PERSONAL FUNCIONARIO DE CARRERA, DE 1 PLAZA DE CAPATAZ/A, INCLUIDA EN LA OFERTA DE EMPLEO PÚBLICO DE LA DIPUTACIÓN PROVINCIAL DE CÁDIZ PARA EL AÑO 2020, MEDIANTE EL SISTEMA DE CONCURSO-OPOSICIÓN LIBRE.

Transcurrido el plazo establecido para formular alegaciones a las preguntas del examen y a la plantilla provisional de respuestas del segundo ejercicio correspondiente al proceso selectivo indicado y, resueltas las mismas por el Órgano de Selección en sesión celebrada el día 4 de junio de 2025, este ha acordado, por unanimidad, lo siguiente:

PRIMERO: Resolver las alegaciones formuladas por los/as aspirantes al examen y a la plantilla provisional de respuestas del segundo ejercicio en los términos que se indican:

PRIMERO.- **ESTIMAR** las alegaciones interesando la anulación de la pregunta de examen del primer ejercicio que se relaciona a continuación, con base en los siguientes fundamentos de derecho:

- **A la pregunta 9.-** Se presentan varias alegaciones manifestando que la opción correcta es la d), no obstante en la plantilla provisional de respuestas se establece la opción b) como la correcta.

Si se acude a lo establecido en el artículo 66 del Reglamento General de Circulación en el mismo se indica que "1. Los conductores tienen prioridad de paso para sus vehículos, respecto de los animales, salvo en los casos siguientes:

- a) En las cañadas debidamente señalizadas.
- b) Cuando vayan a girar con su vehículo para entrar en otra vía y haya animales cruzándola, aunque no exista paso para éstos.
- c) Cuando el vehículo cruce un arcén por el que estén circulando animales aunque no disponga de cañada.(artículo 23.4 del Texto articulado)."

Considerando que en las instrucciones facilitadas a los/as opositores/as se indicaba que solo había una única opción correcta, a la vista de la definición anterior y de las diferentes opciones ofrecidas a la pregunta en cuestión en las que todas pueden ser válidas, se deben estimar las alegaciones formuladas en plazo.

En virtud de lo anterior, el Tribunal acuerda, por unanimidad, estimar las alegaciones efectuadas por el aspirante y ANULAR la pregunta núm. 9, procediéndose a su sustitución por la pregunta Primera de reserva.

- **A la pregunta 48.-** Se presentan varias alegaciones manifestando lo siguiente:

Alegación 1. El fresado, en el contexto de pavimentos asfálticos, se considera un residuo NO peligroso con el código LER 17 03 02, que corresponde a mezclas

Código Seguro De Verificación	WFulHRGhUzvgPNpf+fgDJw==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Manuel López Cózar Secretario Interventor	Firmado	04/07/2025 11:53:15
Observaciones		Página	1/14
Url De Verificación	https://sede.dipucadiz.es/verifirma/code/WFulHRGhUzvgPNpf+fgDJw==		





bituminosas (asfalto) diferentes a las que contienen alquitrán de hulla. Este fresado se genera al retirar el asfalto desgastado o deteriorado de carreteras, calles y otros pavimentos.

El alquitrán de hulla es un subproducto de la producción de coque, que es un combustible sólido a base de carbón.

La mezcla bituminosa que contiene alquitrán de hulla es el resultado de la mezcla del fresado de mezclas bituminosas y el alquitrán de hulla, fabricado a posteriori en centrales de fabricación de mezclas bituminosas en caliente, con lo cual es un subproducto o un producto reciclado, ya que la mezcla bituminosa empleada procede del fresado de firmes.

La pregunta se refiere a qué tipo de residuo se genera al fresar un firme, o sea, qué es lo resultante de fresar, y no, qué es lo que se hace después con ese residuo. El fresado de asfalto se considera un residuo de construcción y demolición (RCD). Se clasifica como tal porque se genera durante actividades de desmantelamiento y renovación de obras civiles.

En consecuencia la respuesta "C" no sería correcta pues el enunciado pregunta por el residuo que se genera al fresar y no qué productos se pueden realizar a partir de ese fresado.

La respuesta "A" no sería correcta, pues aún siendo el fresado un residuo de construcción y demolición (RCD), sí es valorizable.

La respuesta "B" no sería correcta, pues la emulsión bituminosa es una dispersión de pequeñas partículas de un ligante hidrocarbonado y eventualmente un polímero, en una solución de agua y un agente emulsionante, nada que ver con la utilización del resultado del producto de fresado de firmes en su composición.

La respuesta "D" no sería correcta, pues el fresado de firmes no genera tierras ni se deposita en ningún tipo de tierras, y menos que produzca contaminación.

Por lo tanto no hay ninguna respuesta correcta posible a la pregunta realizada por lo que solicito la anulación de la pregunta N° 48.

Alegación 2. La opción c) no puede considerarse válida en términos habituales, generales ni actuales, ya que el alquitrán de hulla, no forma parte de los materiales habituales empleados en firmes, tal como se recoge en el PG-3 Parte 2 Materiales básicos, capítulo 2 Ligantes bituminosos en el artículo 211.1 "Se definen como betunes asfálticos, de acuerdo con la norma UNE-EN 12597, los ligantes hidrocarbonados, prácticamente no volátiles, obtenidos a partir del crudo de petróleo o presentes en los asfaltos naturales, que son totalmente o casi totalmente solubles en tolueno, y con viscosidad elevada a temperatura ambiente", donde no se contempla el uso de alquitrán de hulla como ligante.

El alquitrán de hulla está restringido por Normativa Europea (REACH, Reglamento CE n.º 1907/2006).

Además la Lista Europea de Residuos (Decisión 2014/955/UE), el residuo generado habitualmente por fresado de firmes corresponde al código 17 03 02 – Mezclas bituminosas distintas de las del código 17 03 01*, es decir, mezclas sin alquitrán de hulla y por tanto no peligrosas.

El Ministerio para la Transición Ecológica, en su Guía de gestión de residuos de construcción y demolición, deja claro que la asignación del código 17 03 01* no es automática. La asignación del código 17 03 01* (mezcla bituminosa con alquitrán de hulla) implica una caracterización previa que confirme la presencia de hidrocarburos aromáticos policíclicos (HAPs), algo excepcional y solo aplicable a firmes muy antiguos (anteriores a los años 80), no a los firmes empleados habitualmente en las obras

Código Seguro De Verificación	WFulHRGhUzvgPNpf+fgDJw==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Manuel López Cózar Secretario Interventor	Firmado	04/07/2025 11:53:15
Observaciones		Página	2/14
Url De Verificación	https://sede.dipucadiz.es/verifirma/code/WFulHRGhUzvgPNpf+fgDJw==		





públicas.

Solicito se dé por válida la opción a) como correcta o en su defecto la anulación de esta pregunta, ya que la respuesta señalada como correcta no refleja la práctica habitual según PG-3 Parte 2 "Materiales básicos, capítulo 2 Ligantes bituminosos, artículo 211.1" ni el marco normativo vigente sobre residuos generados en el fresado de firmes.

Alegación 3. Que en opinión de este opositar la opción correcta es la a) y ello en base a que el tenor literal dice "firme". Para que la opción correcta fuese la c) tendría que poner "capa de rodadura", no "firme", porque según la Norma 6.1 IC el firme es "Conjunto de capas ejecutadas con materiales seleccionados, y, generalmente, tratados, que constituye la superestructura de la plataforma, resiste las cargas del tráfico y permite que la circulación tenga lugar con seguridad y comodidad".

Por tanto, la opción correcta es la a), porque si vas fresar el firme es porque presenta deficiencias y es inerte no valorizable.

[...]

Solicita;

3º.- A la corrección de la pregunta número 48, dando por correcta la opción a)."

Alegación 4. Según la norma 6.1 IC "Secciones de firme", el firme está compuesto por una serie de capas denominadas (de interior a exterior) subbase, base y pavimento. El firme está compuesto por una base granular o tratada con conglomerante y el pavimento (que existen en las carreteras de firme ordinario). La parte del firme (pavimento) puede ser de mezcla bituminosa o de hormigón. Por lo cual el fresado del firme no existe, se suele fresar el pavimento, si se fresara el firme el residuo sería una mezcla de varios materiales (mezcla bituminosa, hormigones y material granular con o sin conglomerante).

En conclusión, la pregunta está mal formulada ya que el fresado del firme no se realiza en trabajos de carreteras, se realiza el fresado del pavimento que a su vez puede ser completo o solamente la capa de rodadura.

Por todo ello la pregunta número 48 debe ser anulada.

Alegación 5. Alude a qué el término "habitualmente", perteneciente a la pregunta, no es del todo correcto ya que no es cierto que la mayoría de carreteras al ser fresadas generen dicho residuo ya que la mayoría de firmes de carreteras no están conformados con alquitrán. Hoy en día la mayoría de firmes están conformados por mezclas bituminosas con ligantes hidrocarbonados diferentes del alquitrán de hulla. En la lista europea de residuos se cataloga el residuo de fresado de firmes como "Código 170302 Mezclas bituminosas distintas de las especificadas en el "Código 170301 Mezclas bituminosas que contienen alquitrán de hulla". Además en el PG3 "Pliego de Prescripciones Técnicas Para Obras de Carreteras y Puentes" quedó derogado el artículo 210 alquitranes mediante Orden de 27 de diciembre de 1999 publicada en el BOE 22 de enero de 2000. Desde entonces no se utiliza el alquitrán como ligante en obras de carreteras. En el Capítulo 5 Firmes de dicho Pliego PG3 y en sus artículos 530 Riego de imprimación, 531 Riego de adherencia y 532 Riego de curado se alude a que el ligante debe ser el aludido en el artículo 214.2 del mismo Pliego que dice textualmente en su último párrafo "...De forma explícita se prohíbe el uso de emulsiones bituminosas que contengan alquitranes u otras sustancias derivadas de la destilación de productos carbonosos -hulla u otros-, o betunes oxidados.

También en sus artículos 540 Micro aglomerado en frío, en su punto 2 y el artículo 541 Mezclas bituminosas abiertas en frío, también en su punto 2 citan textualmente

Código Seguro De Verificación	WFulHRGhUzvvgPNpf+fgDJw==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Manuel López Cózar Secretario Interventor	Firmado	04/07/2025 11:53:15
Observaciones		Página	3/14
Url De Verificación	https://sede.dipucadiz.es/verifirma/code/WFulHRGhUzvvgPNpf+fgDJw==		





también "...De forma explícita se prohíbe el uso de emulsiones bituminosas que contengan alquitranes u otras sustancias derivadas de la destilación de productos carbonosos -hulla u otros-, o betunes oxidados". Y lo mismo ocurre con los artículos 542, 543, 544 y 545, Hormigón bituminoso, Mezclas bituminosas para capas de rodadura, Mezclas bituminosas tipo SMA y Mezclas bituminosas tipo AUTL respectivamente aluden a que los ligantes deben ser los de los artículos 211 y 212 del PG3 que prohíben también los derivados del alquitrán de hulla y otros.

Por lo expuesto en los párrafos anteriores solicito se anule la pregunta 48 por entender que está mal formulada ya que aunque muchas de nuestras carreteras aún contengan alquitran por ser antiguas, ya hace más de 20 años que se prohibió legalmente su uso en firmes de carreteras y no se puede decir que todas o la mayoría de las carreteras que se fresan hoy sean las que contienen residuos de alquitrán de hulla. Por ello entiendo que el término "habitualmente" puede inducir a confusión y hubiese sido más correcto que la pregunta, para introducir el citado término "habitualmente", hubiese sido ¿Qué tipo de residuo se genera al realizar fresado de firme en una carretera compuesta de firme de alquitrán? y no generalizar todas las carreteras.

Por lo expuesto anteriormente solicito se anule la citada pregunta 48.

Alegación 6. Para saber qué tipo de residuo se genera exactamente tras fresar una carretera, tenemos que ceñirnos a lo que establece el Listado Europeo de Residuos (LER) (Decisión 2014/955/UE), el cual determina para éste tipo de residuos la categoría "17 03 Mezclas bituminosas, alquitrán de hulla y otros productos alquitranados", la cual a su vez se subdivide en:

- 17 03 01* Mezclas bituminosas que contienen alquitrán de hulla (residuo peligroso).
- 17 03 02 Mezclas bituminosas distintas de las especificadas en el código 17 03 01.
- 17 03 03* Alquitrán de hulla y productos alquitranados (residuo peligroso).

Por tanto, no es exacta ni correcta la respuesta, ya que todo (el tipo de residuo) dependerá del ligante hidrocarbonado empleado en la fabricación del firme, el cual puede ser betún (procedente de la destilación del petróleo) o alquitrán (procedente del carbón de hulla) que serán usados en función de las características y propiedades que se le pretendan dar al firme; no pudiendo por tanto afirmar que la mezcla bituminosa que contiene alquitrán de hulla sea la producida habitualmente, puesto que, como he expuesto con anterioridad, todo dependerá del material empleado en el pavimento.

Por todo lo anterior, considero que esta pregunta no es válida y por tanto impugnabile.

Analizadas las diferentes alegaciones presentadas, estudiada la documentación aportada y la normativa vigente, se ha detectado un error en la formulación de la respuesta c) que a priori estaba considerada como válida, debiendo haberse indicado "mezclas bituminosas que NO contienen alquitrán de hulla".

En virtud de lo anterior, el Tribunal acuerda, por unanimidad, estimar las alegaciones efectuadas por los aspirantes y ANULAR la pregunta núm. 48, procediéndose a su sustitución por la pregunta Segunda de reserva.

SEGUNDO.- **DESESTIMAR** las alegaciones formuladas a las preguntas de examen del primer ejercicio que se relacionan a continuación, con base en los siguientes fundamentos de derecho:

- **A la pregunta 1.-** Se fundamenta la única alegación presentada en los siguientes términos "La pregunta está mal formulada ya que el trazado irregular no es el término

Código Seguro De Verificación	WFulHRGhUzvgPNpf+fgDJw==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Manuel López Cózar Secretario Interventor	Firmado	04/07/2025 11:53:15
Observaciones		Página	4/14
Url De Verificación	https://sede.dipucadiz.es/verifirma/code/WFulHRGhUzvgPNpf+fgDJw==		



con el que se define el entramado de calles de un municipio, sino que la planificación de los núcleos urbanos se llama Plano.

Según el tipo de construcción existen varios tipos de planos:

- Irregulares.
- En damero, ortogonal o en planta.
- Radial, concéntrico o radiocéntrico.
- Lineal.
- Otras figuras geométricas.

También se puede denominar Traza urbana irregular, pero nunca Trazado irregular.

Ni en construcción de carreteras existe el término "Trazado irregular". El Trazado de una carretera consiste en unir alineamientos rectos y alineamientos curvos que se forman en el eje de la carretera.

Los tipos de trazados son simples o compuestos, nunca irregulares.

Según las bases de la OPE de Capataz, el segundo ejercicio debe contener materias específicas al puesto al que se opta, obviamente el conocimiento del entramado de calles del casco antiguo de unos municipios no entra en el desarrollo de las funciones de capataz. Por todo ello la pregunta debe ser anulada."

A tales efectos cabe informar que en las bases que rigen la convocatoria, publicadas en el BOP de Cádiz de 9 de febrero de 2023 se recoge en su Base Séptima que "El segundo ejercicio consistirá en la realización de un examen teórico (...) que versará sobre la parte específica (Materias Específicas) del temario previsto en el Anexo I que se adjunta a las bases.

En dicho Anexo el tema 5 se denomina "Nociones de geografía de la provincia de Cádiz. Municipios de la provincia de Cádiz. Características generales de sus núcleos de población." La pregunta recurrida "¿Qué factor condiciona el trazado irregular de muchos cascos antiguos en la provincia?" se justifica plenamente dentro del tema "Nociones de geografía de la provincia de Cádiz. Municipios de la provincia de Cádiz. Características generales de sus núcleos de población" por varias razones:

El trazado urbano de los cascos antiguos es una característica estructural clave de los núcleos de población. Al abordar el tema se deben analizar aspectos como la morfología urbana, la evolución histórica de los asentamientos o el patrón de calles y viviendas.

El trazado irregular es uno de los rasgos más comunes y significativos de muchos municipios gaditanos, especialmente aquellos de origen medieval o islámico.

Además los factores que explican el trazado irregular (defensivos, topográficos, culturales, etc.) se enmarcan dentro de:

- La geografía física: muchos núcleos están en cerros o laderas, lo que impide un trazado ortogonal.
- La geografía histórica: la huella árabe y la evolución medieval justifican una trama cerrada, desordenada y adaptada al terreno.

Por tanto, el análisis del trazado urbano conecta con la formación histórica de los municipios y su adaptación al entorno natural.

Junto a todo esto cabe señalar que los municipios de la provincia de Cádiz tienen una gran diversidad urbana. Estudiar por qué muchos tienen un trazado irregular ayuda a

Código Seguro De Verificación	WFullHRGhUzvvgPNpf+fgDJw==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Manuel López Cózar Secretario Interventor	Firmado	04/07/2025 11:53:15
Observaciones		Página	5/14
Url De Verificación	https://sede.dipucadiz.es/verifirma/code/WFullHRGhUzvvgPNpf+fgDJw==		



entender su origen y evolución y contribuye a caracterizar los distintos tipos de núcleo de población: antiguos, modernos, litorales, serranos.

En virtud de lo anterior, el Tribunal acuerda, por unanimidad, ratificarse en la opción considerada como correcta, opción c) *El origen medieval y musulmán de muchas poblaciones*, y desestimar la alegación formulada por el aspirante.

- A la pregunta 30.- Se fundamenta la única alegación presentada en los siguientes términos *"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:"*, indicando como correcta la "c" (*El que hubiese entrado primero*).

Cabe aclarar en éste caso, y en base a los datos que facilita el enunciado de la pregunta así como sus respuestas, que pueden ser correctas tanto la "b" (El vehículo de mayor tamaño) como la "c", puesto que no se concreta si hay visibilidad suficiente o no en el estrechamiento; ya que la visibilidad en éste supuesto es el elemento clave a la hora de determinar dicha prioridad de paso. En caso de buena visibilidad, el reglamento no deja lugar a dudas y establece que la prioridad será del vehículo que haya entrado primero (opción c) tal y como indica el artículo 60 del Reglamento General de Circulación: "1. 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)."

La alegación presentada parte de una interpretación incompleta del artículo 60 del Reglamento General de Circulación (RGC), al sugerir que tanto la opción b) (vehículo de mayor tamaño) como la c) (vehículo que hubiese entrado primero) podrían considerarse correctas por no especificarse en el enunciado si hay visibilidad suficiente o no. No obstante, esta interpretación no se ajusta con precisión al texto legal ni al espíritu de la norma.

La regla general la establece el artículo 60.1 del RGC, que dice textualmente *"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."*

Este supuesto no está condicionado a la visibilidad, sino a la existencia de señalización y a la dificultad o imposibilidad de paso simultáneo.

El artículo 60.2 introduce el criterio del tamaño del vehículo solamente en situaciones de falta de visibilidad: *"Cuando no pueda determinarse cuál de los dos vehículos ha entrado primero en el tramo estrecho y tampoco sea posible o seguro su paso simultáneo por haber falta de visibilidad, la preferencia será del vehículo con mayores dificultades de maniobra"*.

Este apartado no aplica si la visibilidad es buena o si ya se puede determinar quién ha entrado primero, como recoge el enunciado de la pregunta.

En consecuencia, la opción b) (El vehículo de mayor tamaño) solo es aplicable en casos

Código Seguro De Verificación	WFulHRGhUzvgPNpf+fgDJw==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Manuel López Cózar Secretario Interventor	Firmado	04/07/2025 11:53:15
Observaciones		Página	6/14
Url De Verificación	https://sede.dipucadiz.es/verifirma/code/WFulHRGhUzvgPNpf+fgDJw==		



específicos: cuando no hay visibilidad suficiente, y no es posible determinar cuál entró primero.

Ninguno de estos dos supuestos está presente ni se deduce del enunciado de la pregunta. En cambio, sí se dan las condiciones generales del artículo 60.1, que es de aplicación preferente.

La alegación introduce un supuesto no contemplado ni implícito en el enunciado de la pregunta. El reglamento es claro: en ausencia de señalización y sin referencia a problemas de visibilidad, la preferencia de paso la tiene quien haya entrado primero (opción C), de forma inequívoca según el artículo 60.1 del RGC.

Por tanto, la única opción correcta es la c), y no puede considerarse válida la opción b) en base al marco legal aplicable.

En virtud de lo anterior, el Tribunal acuerda, por unanimidad, ratificarse en la opción considerada como correcta, opción c) *El que hubiese entrado primero*, y desestimar la alegación formulada por el aspirante.

- A la pregunta 35.- Se fundamenta la única alegación presentada en los siguientes términos *"Si consultamos la Orden Circular OC 1/2024 (Sobre materiales compuestos de áridos y emulsión bituminosa, fabricados y puestos en obra a temperatura ambiente, denominados gravaemulsión, tratamientos superficiales mediante riegos con gravilla, microaglomerados en frío y mezclas bituminosas abiertas en frío) encontramos lo siguiente:*

En su artículo 540, el microaglomerado en frío se define como "la combinación homogénea de áridos de granulometría continua con una emulsión bituminosa, agua y, eventualmente, polvo mineral de aportación y aditivos, que resulta en una mezcla bituminosa con consistencia adecuada para su puesta en obra directa e inmediata . La mezcla se fabrica a temperatura ambiente", indicando que "los microaglomerados en frío se emplean en tratamientos de mejora de las características superficiales (impermeabilización y resistencia al deslizamiento), así como de protección frente al envejecimiento por radiación solar". Sin embargo, no concreta ni especifica en ningún momento su empleo en aquellas carreteras en las que la intensidad media diaria de vehículos pesados sea baja ni tampoco que sea el material usado de forma más habitual para éste tipo de actuaciones.

Por el contrario, el Artículo 533 de dicha Orden Circular define al tratamiento superficial mediante riegos con gravilla como "el consistente en la ejecución de una o varias aplicaciones de un ligante bituminoso, que salvo situaciones excepcionales será una emulsión bituminosa, sobre una superficie, complementada por una o varias extensiones de un árido de granulometría uniforme.", indicando en éste caso que "los riegos con gravilla se emplean como rodadura en firmes flexibles de carreteras de baja intensidad de tráfico sobre bases compuestas por materiales granulares, bituminosas tipo gravaemulsión o tratadas con cemento y sobre capas reutilizadas en frío con emulsión o con cemento. Asimismo, se emplean en tratamientos de rehabilitación y mejora de las características superficiales (impermeabilización y resistencia al deslizamiento), en aplicaciones de pequeño espesor.

Salvo circunstancias excepcionales, el empleo de tratamientos superficiales mediante riegos con gravilla se limitará a las categorías de tráfico pesado T3 y T4"; especificando en éste caso, a diferencia del microaglomerado en frío, que su uso es para firmes con

Código Seguro De Verificación	WFulHRGhUzvgPNpf+fgDJw==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Manuel López Cózar Secretario Interventor	Firmado	04/07/2025 11:53:15
Observaciones		Página	7/14
Url De Verificación	https://sede.dipucadiz.es/verifirma/code/WFulHRGhUzvgPNpf+fgDJw==		



IMD de tráfico pesado bajas. Por tanto, se entiende que la pregunta es errónea, ya que lo correcto en éste supuesto habría sido formular la cuestión suprimiendo el adverbio "habitualmente", puesto que no queda de manifiesto en ningún momento tal circunstancia y además se da el hecho de que no es el único producto bituminoso empleado para estos menesteres, siendo la otra opción utilizada específicamente para estos casos y quedando reflejada tal circunstancia en el correspondiente texto normativo."

Centra el aspirante el eje del debate entre los materiales denominados "microaglomerados en frío" y "riegos con gravilla" (artículos 540 y 533, respectivamente, del Pliego de Prescripciones Técnicas Generales para Obras de Carreteras y Puentes, en adelante PG-3).

En la propia alegación formulada por el aspirante ya indica que la OC 1/2024 en su artículo 540 indica que los "microaglomerados en frío se emplean se emplean en tratamientos de mejora de las características superficiales [...]", siendo ésta por tanto una opción de respuesta válida. Por otro lado, atendiendo a la Norma 6.1 Secciones de Firme de la Instrucción de Carreteras, se recoge en la tabla 5 del apartado 6.2 Materiales para las secciones de firme que las mezclas bituminosas abiertas en frío (AF) sólo se podrán emplear para T4 (T41 y T42, esto es, categorías de tráfico pesado con una intensidad media diaria de vehículos pesados muy baja, inferior a 25) y que en capa de rodadura se recomienda sellar con un tratamiento superficial. Estas mezclas bituminosas abiertas en frío se definen, además, según el PG-3, en su artículo 541, como la combinación homogénea de áridos gruesos, emulsión bituminosa y eventualmente aditivos, que resulta en una mezcla con un contenido alto de huecos. La mezcla bituminosa abierta en frío debe poder fabricarse, extenderse y compactarse a temperatura ambiente y puede ser almacenada en acopios Y se utilizan como capa de rodadura o intermedia en carreteras de categoría de tráfico pesado T3 y T4, en línea esto último con la Norma 6.1 de la Instrucción de Carreteras. La principal diferencia entre microaglomerados en frío y mezclas abiertas en frío radica en la granulometría y el contenido de finos, si bien ambas se utilizan para mejorar la textura superficial de los pavimentos, proporcionar propiedades antideslizantes y corregir defectos superficiales.

Por su parte, en relación con los riegos con gravilla, se hace constar que la definición y ámbito de aplicación que aporta el aspirante para este material, si bien son correctos, conforme a la normativa en vigor que se cita, se considera que dicha información carece de relevancia en este caso pues entre las respuestas que se ofrecen a la pregunta formulada no se halla esta opción, no dando lugar a posible confusión de entre las opciones posibles planteadas.

Por tanto, se concluye que, de entre las opciones propuestas, el microaglomerado en frío se corresponde con el material que se emplea habitualmente para el tratamiento de mejora de las características superficiales de carreteras en las que la intensidad media diaria de vehículos pesados sea baja, y se entiende que tanto el enunciado como las respuestas que forman parte de la pregunta número 35 son válidas, así como la respuesta correcta indicada ("b" en este caso).

En virtud de lo anterior, el Tribunal acuerda, por unanimidad, ratificarse en la opción considerada como correcta, opción *b) Microaglomerado en frío*, y desestimar la alegación formulada por el aspirante.

Código Seguro De Verificación	WFulHRGhUzvgPNpf+fgDJw==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Manuel López Cózar Secretario Interventor	Firmado	04/07/2025 11:53:15
Observaciones		Página	8/14
Url De Verificación	https://sede.dipucadiz.es/verifirma/code/WFulHRGhUzvgPNpf+fgDJw==		





- A la pregunta 36.- Se presenta alegación por parte de un aspirante en los siguientes términos "La pregunta debe ser anulada por haber dos respuestas correctas, c) y d). La d) ha sido dada como correcta por el tribunal.

La c) también podría haber sido dada por el tribunal como correcta ya que también es una definición correcta de un arcén, porque habla de arcén superior a 1,25 metros cuando una carretera con menos de 1,50 metros de arcén no se considera que tenga arcén según aparece en las Instrucciones de Carreteras.

Por lo cual afirmar, que tiene un arcén superior a 1,25 m es falso, ya que no existe arcén inferior a 1,50 m, aunque vulgarmente llamemos a cualquier franja exterior a la línea exterior de la calzada que esté afirmada como arcén.

Así existen dos respuestas tanto la C como la D que no definen el arcén. Carreteras con arcén de 1,50 m.

Carreteras sin arcén, arcén inferior a 1,50 m.

En consecuencia hay carreteras con arcén superior a 1,25 m no es correcto. La pregunta debe ser anulada por tener dos respuestas válidas, C y D."

La respuesta a la pregunta formulada se encuentra recogida en el capítulo 7 de la ORDEN FOM/3460/2003, DE 28 DE NOVIEMBRE, POR LA QUE SE APRUEBA LA NORMA 6.1 IC SECCIONES DE FIRME, DE LA INSTRUCCIÓN DE CARRETERAS (BOE DE 12 DE DICIEMBRE DE 2003), que recoge, literalmente, lo siguiente:

Salvo justificación en contrario, el firme de los arcenes de anchura no superior a 1,25 m será, por razones constructivas, prolongación del firme de la calzada adyacente. Su ejecución será simultánea, sin junta longitudinal entre la calzada y el arcén (lo anterior hace referencia a la respuesta d, que como puede comprobarse sería la afirmación no correcta que se pide en el enunciado de la pregunta, ya que la respuesta indica que en este caso su ejecución debe hacerse de forma independiente y disponiendo una junta longitudinal entre la calzada y el arcén, cuando en realidad la Norma dice lo contrario, que debe ejecutarse de forma simultánea y sin junta longitudinal entre la calzada y el arcén).

En arcenes de anchura superior a 1,25 m, su firme dependerá de la categoría de tráfico pesado prevista para la calzada y de la sección adoptada en ésta (respuesta c); se evitará en lo posible la aparición de nuevas unidades de obra. Salvo justificación en contrario, se adoptará una de las soluciones que se indican en los apartados siguientes, que están previstas para unas solicitudes del tráfico pesado acordes con las funciones propias de los arcenes.

[...]

Para fijar los espesores de las capas del firme del arcén se tendrá en cuenta la distribución de capas del firme de la calzada, a fin de coordinar su construcción (respuesta a). Si a medio plazo fuera previsible ensanchar la calzada a costa del arcén, se procurará adoptar una solución con capas y espesores adaptados a dicha previsión. El espesor de cualquier capa se atenderá, en todo caso, a las limitaciones contenidas en las tablas 5 y 6.

[...]

En el caso de que la calzada dispusiera de una capa o elemento inferior drenante o de separación, éstos se prolongarán bajo el arcén hasta conectar con un sistema de drenaje adecuado (respuesta b).

Código Seguro De Verificación	WFulHRGhUzvgPNpf+fgDJw==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Manuel López Cózar Secretario Interventor	Firmado	04/07/2025 11:53:15
Observaciones		Página	9/14
Url De Verificación	https://sede.dipucadiz.es/verifirma/code/WFulHRGhUzvgPNpf+fgDJw==		





En virtud de lo anterior, el Tribunal acuerda, por unanimidad, ratificarse en la opción considerada como correcta, opción *d) El firme de los arcenes de anchura no superior a 1,25 m será, por razones constructivas, prolongación del firme de la calzada adyacente, salvo justificación en contrario, debiendo realizarse su ejecución de forma independiente a aquel y disponiendo una junta longitudinal entre la calzada y el arcén, y desestimar la alegación formulada por el aspirante.*

- A la pregunta 38.- Se presenta alegación por parte de un aspirante en los siguientes términos *"En la tabla 290.4 del PG3 (propiedades a exigir a geotextiles y productos relacionados utilizados en movimientos de tierra, cimentaciones y estructuras de contención (UNE-EN 13251) revestimiento de taludes (UNE-EN 13253) y otras aplicaciones relacionadas con la construcción de carreteras (UNE-EN 13249)), hay tres propiedades a las que no se les exige la función de filtración (F), las cuales son:*

- *Punzonado estático (ensayo CBR)*
- *Medida de abertura característica*
- *Permeabilidad al agua perpendicularmente al plano*

En ningún momento aparece ni se menciona la propiedad denominada como "Capacidad del flujo de agua en el plano"; sin embargo, la respuesta "d" (Permeabilidad al agua perpendicularmente al plano) sí aparece en la tabla arriba mencionada; siendo por tanto en éste caso dicha opción la correcta y no la "b"."

Confunde el aspirante la tabla de consulta en su alegación, ya que la que resulta de aplicación en este caso es la TABLA 290.1 PROPIEDADES A EXIGIR A GEOTEXTILES Y PRODUCTOS RELACIONADOS EMPLEADOS EN SISTEMAS DE DRENAJE (NORMA UNE-EN 13252), que es a la que se hace referencia en el enunciado de la pregunta, y de la cual se desprende que la propiedad no exigible en este supuesto es la que se indica en la respuesta b) *"capacidad del flujo de agua en el plano"*.

A la vista de lo expuesto se entiende que tanto el enunciado como las respuestas que forman parte de la pregunta número 38 son válidas, así como la respuesta correcta indicada ("b" en este caso).

En virtud de lo anterior, el Tribunal acuerda, por unanimidad, ratificarse en la opción considerada como correcta, opción *b) Capacidad del flujo de agua en el plano, y desestimar la alegación formulada por el aspirante.*

- A la pregunta 40.- Se fundamenta la única alegación presentada en los siguientes términos *"Que en opinión de este opositor la respuesta correcta es la opción c). Según el Protocolo PAS (Proteger, Avisar y Socorrer), lo primero que debo hacer al presenciar un accidente de tráfico es proteger, por tanto, hay que entender que lo primero que debo hacer según la pregunta realizada, no es llamar al 112, es "mover a las víctimas a un lugar seguro" con la intención de protegerla pues según la propia respuesta las mismas no se encuentra en un lugar seguro."*

El primer paso del Protocolo PAS es proteger el lugar del accidente, pero esto no significa mover a las víctimas inmediatamente. Proteger implica señalar el lugar (con triángulos de emergencia, luces de warning, chaleco reflectante) y asegurarse de que no hay más peligros (como incendios, riesgo de atropello, etc.).

Mover a una víctima sin conocimientos médicos puede agravar sus

Código Seguro De Verificación	WFulHRGhUzvgPNpf+fgDJw==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Manuel López Cózar Secretario Interventor	Firmado	04/07/2025 11:53:15
Observaciones		Página	10/14
Url De Verificación	https://sede.dipucadiz.es/verifirma/code/WFulHRGhUzvgPNpf+fgDJw==		



lesiones (especialmente en casos de traumatismos cervicales o fracturas). Solo se debe hacer si hay peligro inminente (ej.: incendio, riesgo de explosión, vehículo en una vía de alta velocidad sin posibilidad de señalización).

El segundo paso del protocolo sería Avisar (A): llamar al 112 es prioritario porque activa los servicios de emergencia (ambulancia, policía, bomberos) lo antes posible. Mientras se espera ayuda, se puede evaluar mejor la situación y recibir instrucciones del operador sobre cómo actuar (incluyendo si es seguro mover a las víctimas).

En tercer lugar estaría Socorrer (S): Solo después de proteger y avisar, se procede a socorrer a las víctimas si se tiene formación adecuada.

Por tanto la opción c) "Mover a las víctimas a un lugar seguro" no es la primera acción recomendada, ya que solo se hace si hay peligro inminente y no hay otra opción. Primero se debe asegurar la zona y avisar a emergencias. El orden es:

- Proteger el lugar (señalizar, no mover a la víctima salvo peligro extremo).
- Avisar al 112.
- Socorrer (con precaución).

En virtud de lo anterior, el Tribunal acuerda, por unanimidad, ratificarse en la opción considerada como correcta, opción b) *Llamar al 112 para solicitar ayuda*, y desestimar la alegación formulada por el aspirante.

- A la pregunta de reserva 2.- Se presenta alegación por parte de un aspirante en los siguientes términos *"El Tribunal da por buena la respuesta d), la cual no es correcta porque si haces primero el corte superior y después haces el corte inferior en el lado opuesto, el corte se cierra o la caída es hacia el lado del trabajador. Además, los cortes no deben coincidir en altura, el segundo corte debe ser unos cuatro centímetros superiores.*

El corte se realiza primero en el lado de caída en forma de cuña y más bajo que el segundo corte que se hará en el lado opuesto, de esta forma según vaya profundizando el segundo corte y superior irá inclinado en el primer corte, el inferior.

Por lo que la respuesta correcta es la A, por la forma del corte final, además de realizar corte de ramas en altura para ayudar en el ángulo deseado de caída."

Tanto el enunciado de la pregunta como la respuesta se han extraído del *"Manual de plantaciones en el entorno de la carreteras"*, editado en su día por el Ministerio de Obras Públicas y Transportes, en el cual se recoge, en su capítulo 4. Operaciones de mantenimiento y conservación, apartado 4.2 Tala de árboles, las siguientes normas que deben ser tenidas en cuenta para ejemplares de mayor entidad, siendo conveniente el uso de motosierra siguiendo las siguientes técnicas de derribo en lo relativo a la entalladura de caída (figura 38 del citado manual):

- Realizarla en el punto más bajo posible, para que el tocón no sea muy visible.
- Efectuar primero el corte superior para asegurar así la coincidencia con el corte inferior.
- La entalladura de caída debe ser suficientemente grande (1/4 - 1/5 del diámetro del tronco).
- Los cortes superior e inferior deben de coincidir en una línea.

Código Seguro De Verificación	WFulHRGhUzvgPNpf+fgDJw==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Manuel López Cózar Secretario Interventor	Firmado	04/07/2025 11:53:15
Observaciones		Página	11/14
Url De Verificación	https://sede.dipucadiz.es/verifirma/code/WFulHRGhUzvgPNpf+fgDJw==		



- El corte inferior podrá hacerse longitudinal o en cortes que formen un ángulo entre 60" y 90".

La opción a) que plantea el aspirante no se considera correcta por cuanto habla de varias alturas (número indeterminado), a distintas alturas (igualmente indeterminado) y además contempla primero el corte inferior, debiendo ser éste el que se realice en último lugar para asegurar la coincidencia con el superior.

A la vista de todo lo anteriormente expuesto, se considera que tanto el enunciado como las respuestas que forman parte de la pregunta de reserva número 2 son válidas, así como la respuesta correcta indicada ("d" en este caso).

En virtud de lo anterior, el Tribunal acuerda, por unanimidad, ratificarse en la opción considerada como correcta, opción d) *Se realizará en el punto más bajo posible, para que el tocón no sea muy visible, efectuando primero un corte superior para asegurar la coincidencia con el corte inferior, este último en forma de cuña en el tronco para dirigir la caída del árbol*, y desestimar la alegación formulada por el aspirante.

- **A la pregunta de reserva 7.-** En relación a las alegaciones formuladas a la pregunta indicada el Tribunal acuerda, por unanimidad, no entrar en su debate y estudio al no ser necesario el uso de la misma.

SEGUNDO: Elevar a DEFINITIVA la plantilla de respuestas correctas del segundo ejercicio realizado el pasado día 6 de mayo de 2025, en los términos que se indican en el documento ANEXO.

TERCERO: Corregir los exámenes realizados por los/as aspirantes, resultando las siguientes puntuaciones:

APELLIDO 1	APELLIDO 2	NOMBRE	PUNTUACIONES
ARIZA	BENITEZ	FRANCISCO JOSE	No apto
BARRANCO	RODAS	SERGIO ANTONIO	6.40
BARROSO	GIRON	RAFAEL	No apto
BARROSO	RICARDI	ALEJANDRO	5.70
BUZON	RODRIGUEZ	MARIO	7.20
CARRETERO	CORTES	JESUS	5.90
DOMINGUEZ	CAMACHO	JOSE	7.20
FERNANDEZ	CABRERA	SANTIAGO	No apto
FERNANDEZ	JARILLO	JESUS MARIA	No apto
GONZALEZ	HERRERA	ANTONIO	No apto
GUERRERO	JIMENEZ	MANUEL	No apto
JIMENEZ	CARRETERO	FRANCISCO JOSE	6.10
JIMENEZ	GOMEZ	FRANCISCO	5.30
LOPEZ	AGUILAR	ALVARO	7.40
LUNA	TORRES	FRANCISCO	No apto

Código Seguro De Verificación	WFulHRGhUzvgPNpf+fgDJw==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Manuel López Cózar Secretario Interventor	Firmado	04/07/2025 11:53:15
Observaciones		Página	12/14
Url De Verificación	https://sede.dipucadiz.es/verifirma/code/WFulHRGhUzvgPNpf+fgDJw==		





APELLIDO 1	APELLIDO 2	NOMBRE	PUNTUACIONES
MARQUEZ	BERNAL	JUAN ANTONIO	6.70
MARQUEZ	MORALES	CARLOS	5.00
MORALES	FUENTES	FRANCISCO ADOLFO	No apto
MORENO	RIOS	JUAN SEBASTIAN	9.40
MORENO	SANCHEZ	ALBERTO JESUS	No apto
MOSCOSO	DOMINGUEZ	JOSE LUIS	6.00
MOTA	GOMEZ	IVAN JESUS	5.10
MUÑOZ	LIGERO	JOSE MARIA	No apto
NAVARRO	DOMINGUEZ	JUAN ANTONIO	No apto
PEÑA	FERNANDEZ	LUCIA	6.20
PEREZ	RUIZ	ANTONIO JOSE	6.50
PUERTAS	SANCHEZ	FRANCISCO JAVIER	6.90
REGORDAN	FLORIN	MARIA ISABEL	No apta
REINOSO	HERRERA	SALVADOR	5.20
RODRIGUEZ	ESPEJO	RAFAEL JESUS	8.10
RODRIGUEZ	SANCHEZ	CARLOS	6.00
ROMERO	LIGERO	JUAN MANUEL	8.30
ROSA	GUERRERO	ALEJANDRO	7.60
SANCHEZ	SANCHEZ	JUAN ANTONIO	6.50
VEGA	FERNANDEZ-TRUJILLO	JOSE MANUEL	No apto

Se comunica a las personas aspirantes que conforme a lo establecido en la base Décimo Segunda de las específicas contra estas calificaciones podrán presentar escrito de alegaciones en el plazo de cinco días hábiles, contados desde el día siguiente al de la publicación de este anuncio en el Tablón Electrónico de Anuncios y Edictos de la Diputación Provincial de Cádiz.

Asimismo, las personas consideradas NO APTAS podrán interponer recurso de alzada en el plazo de un mes desde la fecha de la presente publicación ante la Presidencia de la Diputación Provincial de Cádiz. Resuelto el recurso o desestimado presuntamente por transcurso de tres meses se podrá interponer recurso ante el Juzgado de lo Contencioso-Administrativo de Cádiz, en el plazo de dos meses.

Lo que se comunica a los efectos oportunos y en cumplimiento de lo establecido en las bases generales y específicas que rigen el referido procedimiento selectivo.

El Secretario del Órgano de Selección

Código Seguro De Verificación	WFulHRGhUzvgPNpf+fgDJw==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Manuel López Cózar Secretario Interventor	Firmado	04/07/2025 11:53:15
Observaciones		Página	13/14
Url De Verificación	https://sede.dipucadiz.es/verifirma/code/WFulHRGhUzvgPNpf+fgDJw==		





ANEXO

PLANTILLA DEFINITIVA DE RESPUESTAS CORRECTAS DEL EXAMEN CORRESPONDIENTE AL SEGUNDO EJERCICIO DEL PROCESO CONVOCADO PARA LA SELECCIÓN, EN RÉGIMEN DE PERSONAL FUNCIONARIO DE CARRERA, DE 1 PLAZA DE CAPATAZ/A, INCLUIDA EN LA OFERTA DE EMPLEO PÚBLICO DE LA DIPUTACIÓN PROVINCIAL DE CÁDIZ PARA EL AÑO 2020, MEDIANTE EL SISTEMA DE CONCURSO-OPOSICIÓN LIBRE.

1.- c)	21.- c)	41.- c)
2.- c)	22.- b)	42.- a)
3.- c)	23.- d)	43.- d)
4.- d)	24.- b)	44.- d)
5.- b)	25.- b)	45.- b)
6.- d)	26.- a)	46.- a)
7.- c)	27.- d)	47.- a)
8.- b)	28.- a)	48.- ANULADA
9.- ANULADA	29.- c)	49.- b)
10.- b)	30.- c)	50.- c)
11.- b)	31.- b)	
12.- b)	32.- b)	<u>PREGUNTAS DE RESERVA</u>
13.- c)	33.- c)	1.- c)
14.- b)	34.- c)	2.- d)
15.- d)	35.- b)	
16.- c)	36.- d)	
17.- d)	37.- b)	
18.- b)	38.- b)	
19.- c)	39.- a)	
20.- d)	40.- b)	

Código Seguro De Verificación	WfUlHRGhUzvgPNpf+fgDJw==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Manuel López Cózar Secretario Interventor	Firmado	04/07/2025 11:53:15
Observaciones		Página	14/14
Url De Verificación	https://sede.dipucadiz.es/verifirma/code/WfUlHRGhUzvgPNpf+fgDJw==		

