

CONVOCATORIA PARA LA PROVISIÓN, MEDIANTE OPOSICIÓN, DE 1 PLAZA DEL PUESTO DE TRABAJO DE INSPECTOR/A AUXILIAR DEL PARQUE MÓVIL AL SERVICIO DEL AYUNTAMIENTO DE PAMPLONA.

(Aprobada por Acuerdo de Junta de Gobierno Local de 13 de abril de 2026 (16/RH) y publicada en el Boletín Oficial de Navarra Nº 84 de fecha 30 de abril de 2026).

ACUERDOS DEL TRIBUNAL sobre las alegaciones a los resultados provisionales.

Analizadas las alegaciones presentadas por los aspirantes dentro del plazo establecido para ello, el Tribunal calificador ha adoptado, por unanimidad, los siguientes acuerdos:

1º.- Alegaciones presentadas por de GARBISU POLO, IKER y RECARTE OSCARIZ, MIKEL respecto a la pregunta 23.

23.	Los catalizadores de tres vías pueden utilizarse...	
	a)	Únicamente en automóviles con carburación.
	b)	Tanto en vehículos de carburación como de inyección.
	c)	Solo en vehículos de inyección electrónica.

La plantilla de respuestas considera correcta la opción C.

Respuesta:

Los catalizadores de tres vías necesitan mantener una mezcla muy precisa de aire y combustible, (mezcla estequiometrica), para funcionar correctamente. Esta precisión solo se consigue en los motores modernos gracias a la inyección electrónica y a la sonda lambda, algo que los carburadores antiguos no podían hacer.

Sin embargo, durante los años 80 y 90, algunas marcas como Volvo, Fiat, VW o Renault crearon carburadores electrónicos (regulados por una pequeña computadora y una sonda lambda). Esto permitió usar estos catalizadores en coches con carburador antes de que la inyección electrónica fuera obligatoria.

Por lo tanto, los catalizadores de tres vías no son exclusivos de los motores de inyección.

El tribunal acuerda ESTIMAR las alegaciones a la pregunta 23 y se considerar correcta la respuesta B): "Tanto en vehículos de carburación como de inyección"

2º.- Alegación presentada por RECARTE OSCARIZ, MIKEL a la pregunta nº 8. Se solicita la ANULACIÓN de la pregunta porque la opción B está redactada como una obligación absoluta: «Tienen que estar almacenadas en cubetas específicas». Sin embargo, la normativa y la documentación oficial consultadas

no establecen que toda batería usada tenga que almacenarse necesariamente en una «cubeta específica».

8.	¿Cuál de las siguientes afirmaciones sobre el almacenamiento temporal de baterías usadas en un taller mecánico es falsa?	
	a)	Es un residuo peligroso.
	b)	Tienen que estar almacenadas en cubetas específicas.
	c)	Tienen que estar en un recinto ventilado e independiente del taller y del resto de residuos.

La plantilla de respuestas considera correcta la opción C.

Respuesta:

1. Equivalencia técnica y semántica: El opositor argumenta que el Real Decreto 265/2021, en su Anexo II, apartado 2.d), utiliza el término «contenedores adecuados» y no «cubetas específicas». Sin embargo, en el ámbito de la seguridad industrial y la gestión de residuos peligrosos (como lo es el ácido sulfúrico de las baterías), un contenedor solo es «adecuado» si es «específico» para la naturaleza del residuo que alberga. Una cubeta de retención de plástico de alta densidad con capacidad para neutralizar o contener el electrolito es, precisamente, la definición técnica y material de un contenedor adecuado para este fin.
2. Inexistencia de ambigüedad en la opción considerada falsa: El examen planteaba la búsqueda de la afirmación netamente falsa. La opción C afirma que las baterías «Tienen que estar en un recinto ventilado e independiente del taller y del resto de residuos». Esta afirmación contradice frontalmente la práctica y la legislación, ya que la norma no exige en ningún caso la obligatoriedad de un recinto independiente o aislado del taller. Al ser la opción C rotundamente falsa e inexacta de acuerdo al marco normativo, la opción B debe entenderse bajo una interpretación lógico-preventiva de la norma.

El tribunal acuerda DESESTIMAR la alegación a la pregunta 8.

3º.- Alegación presentada por RECARTE OSCARIZ, MIKEL a la pregunta nº 1 de RESERVA. La alegación se basa en que la opción A, «el líquido refrigerante», también cuenta con respaldo bibliográfico directo y, por tanto, no puede descartarse como incorrecta de forma clara.

1.	¿Qué elemento del sistema de refrigeración de un automóvil regula la temperatura del motor?	
	a)	El líquido refrigerante.
	b)	El radiador.
	c)	El <u>termostato</u> .

La plantilla de respuestas considera correcta la opción C.

Respuesta:

Se realiza un análisis de las posibles respuestas.

a) El líquido refrigerante

El fluido refrigerante es un elemento puramente pasivo. Su función es la transferencia térmica, actuando como un medio de transporte para absorber el calor generado en la cámara de combustión y trasladarlo hacia el exterior.

Carece de control: El líquido no posee propiedades físicas ni mecánicas para decidir cuándo enfriar el motor o cuándo permitir que se caliente; simplemente fluye por los conductos absorbiendo energía calórica de manera constante.

b) El radiador

El radiador es un intercambiador de calor, lo que lo define como un elemento de ejecución, no de regulación. Su diseño estructural (tubos y aletas) está optimizado exclusivamente para disipar el calor del líquido hacia el aire de la atmósfera.

Dependencia absoluta: El radiador no puede controlar por sí mismo el momento en que debe recibir el refrigerante caliente. Si el sistema dependiera únicamente del radiador, el motor sufriría de un subenfriamiento crónico (permanecería demasiado frío), ya que el líquido se enfriaría constantemente desde el momento del arranque, impidiendo que el motor alcance su eficiencia térmica.

c) El termostato

Actúa como una válvula termostática de precisión ubicada entre el bloque del motor y el radiador. Su función principal consiste en dosificar y regular el flujo del fluido caloportador en función de la temperatura operativa del motor, garantizando que este alcance y mantenga su temperatura óptima de funcionamiento en el menor tiempo posible. Por lo tanto, es el dispositivo que se encarga de regular la temperatura del motor.

El tribunal acuerda DESESTIMAR la alegación a la pregunta 1 de Reserva.

4º.- **Alegación presentada por RICO PEÑA, ÍÑIGO a la pregunta nº 6.** – Pide la revisión de la segunda pregunta 6 o corregida a pregunta 7, de forma verbal una vez

comenzada la prueba y avanzado el tiempo, por ser un error de la numeración de las preguntas en la prueba de examen y el cual puede generar confusión o poder no haber sido consciente de la corrección del error del examen.

6.	¿Cuál es el tiempo máximo que pueden almacenarse en las propias instalaciones los residuos peligrosos generados en un taller mecánico antes de ser recogidos por un	
	a)	12 meses
	b)	24 meses
	c)	6 meses

6.	¿Qué es el código LER?	
	a)	Es un código por el que se clasifican solo los residuos peligrosos.
	b)	Es un código por el que se clasifican los residuos.
	c)	Es el código que se asigna al productor del residuo.

Respuesta. A los pocos minutos de comenzar la prueba se comprueba que la pregunta número 7 se ha numerado por error con el número 6. Se comunica a todos los aspirantes que es una errata, ya que hay dos preguntas número 6 y ninguna nº 7, por lo que no altera el número de preguntas, sin embargo, al mismo tiempo se comprueba que la pregunta número 6 tiene el enunciado incompleto, lo cual sí puede dar lugar a error.

El tribunal acuerda ESTIMAR PARCIALMENTE la reclamación presentada, anulando la pregunta número 6 por tener el enunciado incompleto y sustituirla por la primera pregunta de reserva.

5º.- Alegación presentada por RICO PEÑA, ÍÑIGO a la pregunta nº 64. Alega que su respuesta correcta B no representa la función principal de un amortiguador que es lo que el enunciado preguntaba.

64.	La función principal del amortiguador dentro del sistema de suspensión es:	
	a)	Sustituir por completo la función elástica que realiza el muelle de la suspensión
	b)	Disipar en forma de calor la energía del muelle, controlando sus oscilaciones
	c)	Aumentar la altura libre al suelo del vehículo cuando el firme es irregular

La plantilla de respuestas considera correcta la opción B.

Respuesta:

Se realiza un análisis de las respuestas.

Opción A: «Sustituir por completo la función elástica que realiza el muelle de la suspensión».

Es incorrecta porque el amortiguador hidráulico convencional no sustituye la función elástica de los muelles, cuya misión es soportar las cargas y proporcionar la fuerza de restitución mediante su deformación.

Opción B: «Disipar en forma de calor la energía del muelle, controlando sus oscilaciones».

Es correcta porque describe el mecanismo de disipación energética que permite reducir los movimientos oscilatorios asociados al conjunto elástico de la suspensión.

Opción C: «Aumentar la altura libre al suelo del vehículo cuando el firme es irregular».

Es incorrecta porque el aumento de la altura libre al suelo no constituye la función principal del amortiguador hidráulico convencional. La regulación de altura requiere sistemas o dispositivos específicamente concebidos para tal finalidad.

Conclusión

La disipación de energía mecánica en forma de calor y el control de las oscilaciones no constituyen funciones independientes ni excluyentes, sino aspectos complementarios del mismo proceso de amortiguación.

La bibliografía técnica consultada confirma este principio y respalda expresamente el contenido de la opción B.

El tribunal acuerda DESESTIMAR la alegación a la pregunta 64.

A la vista de lo anterior, el Tribunal calificador ha acordado:

Publicar la relación de aspirantes con las puntuaciones definitivas obtenidas, que se adjunta como ANEXO.

Pamplona, 9 de septiembre de 2026

LA SECRETARIA DEL TRIBUNAL

Monica Lana Elola
- DNI 33442966T

Firmado digitalmente por
Monica Lana Elola - DNI
33442966T
Fecha: 2026.10.15 08:19:45
+02'00'

Fdo.: