

Con fecha 20 de marzo de 2025 tuvo entrada, en el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, una solicitud de acceso a la información pública al amparo de la Ley 19/2013, de 9 de diciembre de transparencia, acceso a la información pública y buen gobierno (en adelante Ley 19/2013), que se registró con el número **00001-00102667**. En fecha 21 de marzo de 2025 la solicitud se recibió en el Administrador de Infraestructuras ferroviarias (ADIF) y ADIF Alta Velocidad (ADIF AV), iniciándose el plazo para su resolución previsto en el artículo 20.1 de la Ley 19/2013.

Para su debida atención, el expediente ha sido duplicado y asignado a la Dirección General de Carreteras con el número 00001-00102306.

Se reproduce a continuación el contenido literal de la solicitud presentada por D. [REDACTED]:

Información que solicita

Número de limitaciones temporales de velocidad (LTV) ubicadas en la red a fecha 1 de marzo de 2025, con las

siguientes especificaciones:

a) Línea ferroviaria y punto kilométrico de cada LTV

b) Fecha en la que se estableció cada LTV

c) Velocidad máxima permitida en cada punto antes de la fijación de la LTV

d) Velocidad máxima permitida tras la entrada en vigor de la LTV

e) Motivo por el que se justifica el establecimiento de cada LTV

En observancia de la Ley 19/2013, se resuelve:

Que en aplicación de los artículos 14.1.d) y g) de la Ley 19/2013, de 9 de diciembre, de transparencia, acceso a la información pública y buen gobierno, se acuerda la limitación del derecho de acceso a una parte de la información solicitada, concretamente la relativa a los puntos kilométricos de las Limitaciones Temporales de Velocidad (LTV) vigentes en la red ferroviaria de la Comunidad Autónoma de Cataluña.

Las LTV vienen recogidas en un documento llamado "cuadro de velocidades máximas" que se entrega a los maquinistas y que es confidencial y de uso interno, dicha comunicación se lleva a cabo de acuerdo con el artículo 2.1.5.7 del Reglamento de Circulación Ferroviaria siempre bajo la supervisión y cumpliendo las directrices establecidas por la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria. Se trata de una información que no debe ser divulgada ni compartida con terceros, ya que contiene detalles específicos sobre las limitaciones de velocidad en diferentes tramos de la vía, cruciales para la seguridad ferroviaria.

De acuerdo con el apartado g), cabe resaltar que constituye una de las funciones principales de ADIF y ADIF AV, de acuerdo con el artículo 23.1.e) de la Ley del Sector Ferroviario 38/2015, "el control, vigilancia e inspección de la infraestructura ferroviaria que administre, de sus zonas de protección y de la circulación ferroviaria que sobre ella se produzca".

La difusión de información relativa a la localización exacta -en términos de puntos kilométricos de inicio y finalización- de las LTV podría comprometer los objetivos de seguridad asociados a infraestructuras críticas cuya adecuada operatividad resulta indispensable para el mantenimiento de las condiciones ordinarias de la vida ciudadana y la continuidad de los servicios públicos.

De esta manera y respecto de los límites que contiene el artículo 14 de la Ley 19/2013, debe tenerse en cuenta el CI/002/2015, aprobado por el Consejo de Transparencia y Buen Gobierno, en función de las potestades conferidas en su artículo 38.2 a).

En este Criterio expresamente se señala, que:

“La invocación de motivos de interés público para limitar el acceso a la información deberá estar ligada con la protección concreta de un interés racional y legítimo. En este sentido su aplicación no será en ningún caso automática: antes, al contrario, deberá analizarse si la estimación de la petición de información supone un perjuicio (test del daño) concreto, definido y evaluable. Este, además no podrá afectar o ser relevante para un determinado ámbito material, porque de lo contrario se estaría excluyendo un bloque completo de información.”

En este contexto, resulta de aplicación lo previsto en la Ley 8/2011, de 28 de abril, por la que se establecen medidas para la protección de las infraestructuras críticas. Dicha norma establece el marco jurídico para garantizar la seguridad de aquellas infraestructuras cuya destrucción tendría un impacto significativo en el funcionamiento de servicios esenciales.

En este sentido, la información de carácter reservado, incluida la relativa al ámbito objeto del presente análisis y generada por ADIF y ADIF AV en el ejercicio de sus competencias sobre infraestructuras de transporte, debe entenderse como una herramienta estratégica para la salvaguarda de la seguridad pública, en tanto que su protección contribuye a mitigar riesgos sobre instalaciones críticas del sistema ferroviario.

La Sentencia 58/2019 de la Sala de lo Contencioso-Administrativo de la Audiencia Nacional en su fundamento de derecho II señala que *“Si bien el artículo 15.3 de la Ley 8/2011 solo contempla la confidencialidad de la información sobre infraestructuras críticas, la divulgación de determinados datos relativos a infraestructuras estratégicas, en el contexto de las amenazas terroristas recientes que ha vivido nuestro país, puede afectar a la seguridad pública”*. Concretamente, de acuerdo con el Ministerio del Interior, el Nivel de alerta antiterrorista actual es de 4 sobre 5, lo que se corresponde con un riesgo alto y justifica la no divulgación de esta información.

Además, de acuerdo con la Audiencia Nacional, el aspecto clave a la hora de denegar la concesión de datos relativos a una determinada infraestructura crítica o estratégica es la posibilidad de identificación de la misma:

“A nuestro juicio, basta con permitir que de la información del Registro de Puentes de Ferrocarril se excluyan aquellos datos que permitan una identificación de la infraestructura a la que se refiere la inspección, tales como denominación de la infraestructura, geolocalización exacta, y características especiales que permitan una identificación.”

En el presente caso, el solicitante requiere expresamente, en su escrito, el acceso a la información relativa a *“los puntos kilométricos de cada LTV”*. Ello implica que la información solicitada se refiere de forma directa y exclusiva a infraestructuras concretas, específicas e individualizadas, lo que permite inferir que, en caso de ser divulgada, posibilitaría la identificación precisa de la localización de dichas infraestructuras ferroviarias objeto de las LTV.


De acuerdo con lo expuesto anteriormente, ha de entenderse realizado y probado el test del daño requerido por la jurisprudencia del Consejo de Transparencia y Buen Gobierno. Atendiendo al principio de proporcionalidad y al interés general, se considera justificada la restricción del acceso a esta información específica.

No obstante, y con el fin de conciliar el principio de transparencia con las exigencias de seguridad, se procede a facilitar la longitud total del tramo afectado por cada LTV, sin detallar su ubicación precisa en el documento adjunto:

- ANEXO I 00001-00102667 Listado LTV vigentes

Contra la presente Resolución, que pone fin a la vía administrativa, podrá interponerse recurso contencioso-administrativo ante los Juzgados Centrales de lo Contencioso Administrativo (Ley 39/2015, de 1 de octubre, del procedimiento administrativo común de las administraciones públicas, y Ley 29/1998, de 13 de julio, reguladora de la jurisdicción contencioso-administrativa), en el plazo de dos meses o, previa y potestativamente, reclamación ante el Consejo de Transparencia y Buen Gobierno en el plazo de un mes; en ambos casos, el plazo se contará desde el día siguiente al de la notificación de la presente Resolución.

El Presidente de las E.P.E. ADIF y ADIF AV

Firmado electrónicamente por: 
23.04.2025 08:53:05 CEST

*DOCUMENTO ANONIMIZADO
EL DOCUMENTO ORIGINAL HA SIDO
EFECTIVAMENTE FIRMADO*