

Vista la solicitud de información pública recibida a través del Portal de Transparencia de la AGE, registrada con el número **00001-00113239**, y en atención a los siguientes:

ANTECEDENTES

Primero. - En fecha 19 de enero de 2026 tuvo entrada, en el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible (en adelante MITMS), 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).

Segundo. - En fecha 27 de enero de 2026 la solicitud se recibió en el Administrador de Infraestructuras ferroviarias (ADIF), iniciándose el plazo para su resolución previsto en el artículo 20.1 de la Ley 19/2013.

Tercero. - En la solicitud, formulada por [REDACTED] se indica lo siguiente:

"Estudio Geotécnico de Estabilidad de Taludes y Plataforma en la Línea de Alta Velocidad Madrid-Sevilla, Tramo Adamuz-Villanueva de Córdoba que se realizase entre 2012-2018"

FUNDAMENTOS JURIDICOS

Primero. - La presente resolución se dicta en el marco de la Ley 19/2013, cuyo ámbito subjetivo de aplicación se establece en su Capítulo I.

Segundo. - La Ley 19/2013, en su artículo 12, regula el derecho de todas las personas a acceder a la información pública, entendida, según el artículo 13 de la misma norma, como *"los contenidos o documentos, cualquiera que sea su formato o soporte, que obren en poder de alguno de los sujetos incluidos en el ámbito de aplicación de este título y que hayan sido elaborados o adquiridos en el ejercicio de sus funciones"*. Por lo tanto, la Ley define el objeto de una solicitud de acceso a la información en relación con información que existe, por cuanto está en posesión del Organismo que la recibe, bien porque éste la ha elaborado, o bien porque obra en su poder por haberla obtenido en el desarrollo de sus funciones, en el ejercicio de las competencias que tiene atribuidas.

RESPUESTA

Estimado solicitante, la información solicitada sobre el estudio geotécnico de la infraestructura ferroviaria queda amparada bajo la jurisprudencia de nuestro Tribunal Constitucional que ha integrado la seguridad pública en el ámbito de la seguridad nacional, definiéndola como la actividad orientada a la protección de las personas y los bienes, así como al mantenimiento de la tranquilidad y el orden ciudadano (SSTC 33/1982 y 154/2005, entre otras). Sobre esta base, la Ley Orgánica 4/2015, de 30 de marzo, de protección de la seguridad ciudadana, recuerda en su Exposición de Motivos que su objeto es la protección de personas y bienes y el mantenimiento de la tranquilidad ciudadana.

En el ámbito ferroviario, el artículo 23.1.e) de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario, incluye entre las funciones de los administradores generales de infraestructuras ferroviarias la administración, control, vigilancia e inspección de "*los elementos de la infraestructura ferroviaria*", categoría en la que la normativa sectorial integra todos aquellos componentes estructurales necesarios para la prestación segura del servicio ferroviario. A este respecto, la propia ley configura la infraestructura ferroviaria como un sistema continuo compuesto por la plataforma, la superestructura, las obras de fábrica y aquellos elementos, documentos o informes esenciales para garantizar la circulación, lo que abarca de forma directa a la documental indispensable para garantizar la continuidad y estabilidad de la red.

Desde una interpretación sistemática, los informes geotécnicos que permiten la implantación de la plataforma ferroviaria y otras infraestructuras en condiciones de seguridad estructural y de operación. Al tratarse de documental e informes que posibilitan el trazado y mantienen los parámetros geométricos exigidos por la normativa técnica aplicable, cumplen todas las notas definitorias previstas en la Ley 38/2015. Su carácter de garante de la posterior plataforma y de la superestructura confirma su integración jurídica como parte esencial de la infraestructura ferroviaria en los términos del artículo 23.1.e), cuya finalidad es atribuir al administrador las potestades necesarias para garantizar su integridad, conservación y seguridad.

En este sentido, tanto ADIF como ADIF AV son entidades públicas designadas como operadores críticos en los subsectores de Transporte Ferroviario y Transporte Urbano Metropolitano, gestionando infraestructuras estratégicas que prestan servicios esenciales a la ciudadanía (Ley 8/2011, de 28 de abril, por la que se establecen medidas para la protección de las infraestructuras

críticas). En relación con lo anterior, procede recordar el criterio relativo a la existencia de un régimen jurídico específico de acceso constituido por la normativa reguladora de secretos oficiales. La Disposición adicional primera de la LTAIBG establece en su apartado segundo que se regirán por su normativa específica, y por esta Ley con carácter supletorio, aquellas materias que tengan previsto un régimen jurídico específico de acceso a la información. En este sentido, el régimen general de acceso a la información pública codificado en la LTAIBG se encuentra desplazado en virtud de lo previsto en su disposición adicional primera, apartado segundo.

Por tanto, la entrega de este informe técnico interno que describe con detalle los elementos singulares de la geomorfología de un concreto tramo ferroviario puede legítimamente restringirse al amparo de los límites del artículo 14.1 de la Ley 19/2013, por afectar a la seguridad nacional y a la seguridad pública, pues dar a conocer públicamente los umbrales de referencia a las mediciones supone un riesgo para su integridad. En paralelo, la Ley 8/2011 y su desarrollo por el Real Decreto 704/2011, junto con el Reglamento (UE) 2022/2557 sobre resiliencia de entidades críticas, establecen obligaciones de identificación, análisis y protección de activos cuya disponibilidad produciría grave impacto en el sector transporte, habilitando la adopción de medidas de seguridad y la reserva de información sensible.

En este marco, el informe detalla toda la información relativa a los estudios geotécnicos, información que incorpora criterios internos de vigilancia, límites de servicio y valores umbral asociados a la estabilidad estructural y geotécnica de la línea. Estos elementos permiten deducir el nivel de redundancia del sistema, la capacidad de detección temprana de patologías y el rango en el que la infraestructura se considera segura, operativa o en condición crítica, lo que puede ser explotado para provocar interferencias o daños en la estructura.

En este sentido debe traerse a colación el apartado g) de la Ley 19/2013, en relación con el artículo 23.1.e) de la Ley del Sector Ferroviario 38/2015 pues la difusión de información relativa a una infraestructura de la cual se conoce la localización exacta 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, en función de las potestades conferidas en su artículo 38.2 apartado 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 Alta Velocidad 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.

A mayor abundamiento, 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, toda la documentación relativa al los informes referentes al "*Estudio Geotécnico de Estabilidad de Taludes y Plataforma en la Línea de Alta Velocidad Madrid-Sevilla, Tramo Adamuz-Villanueva de Córdoba que se realizase entre 2012-2018*". 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 suponiendo un riesgo para su vulnerabilidad como ya se ha argumentado previamente.

De conformidad con lo expuesto, se considera acreditada la realización del test del daño exigido por la jurisprudencia del Consejo de Transparencia y Buen Gobierno. En aplicación del principio de proporcionalidad y atendiendo al interés general, la restricción del acceso a esta información específica se estima justificada y debidamente ponderada, garantizando el equilibrio entre el derecho de acceso y la protección de bienes jurídicos superiores.

Sin perjuicio de lo anterior, conviene añadir que en la actualidad concurren dos investigaciones relativas al accidente de Adamuz: una de carácter técnico, dirigida por la CIAF, y otra de naturaleza penal a cargo del Juzgado de Primera Instancia e Instrucción número 2 de Montoro. En este contexto, cuando la solicitud se interpreta en el sentido de que el interesado pretende acceder a documentación o informes técnicos elaborados o en poder de ADIF y utilizados en dichas investigaciones, resulta de plena aplicación el artículo 14.2.a) de la Ley 4/2024, de 1 de agosto, por la que se crea la Autoridad Administrativa Independiente para la Investigación Técnica de Accidentes e Incidentes ferroviarios, marítimos y de aviación civil.

La información remitida a la autoridad investigadora incluye datos técnicos y específicos sobre la infraestructura del tramo afectado, y se integra en la categoría de descripciones y elementos recibidos por la autoridad en el curso de la investigación. Al haber sido incorporada al acervo sobre el que ésta

desarrolla sus actuaciones, dicha documentación adquiere la condición de material reservado en los términos previstos por la norma.

A mayor precisión argumental, y efectuando una interpretación coordinada y conjunta del marco normativo aplicable, con respecto de la investigación penal en curso, resulta de plena aplicación la doctrina establecida por el Consejo de Transparencia y Buen Gobierno en la Resolución R/504/2025, que confirma que el artículo 14.1.e) de la Ley 19/2013 permite restringir el acceso cuando éste pueda perjudicar la prevención, investigación o sanción de ilícitos penales, administrativos o disciplinarios, límite dirigido a salvaguardar la eficacia de las diligencias instructoras y evitar que la divulgación comprometa la obtención de pruebas o la correcta depuración de responsabilidades. Este enfoque coincide con lo previsto en el artículo 3.1.c) del Convenio del Consejo de Europa sobre Acceso a Documentos Públicos, en vigor en España desde el 1 de enero de 2024, que contempla como límite la protección de la investigación y el procesamiento de actividades delictivas cuando el acceso pueda dificultar las pesquisas. En este sentido, la vigencia de actuaciones de investigación en el momento de la solicitud constituye, por tanto, un elemento decisivo para la aplicación del límite. En esta línea, el Consejo ha reiterado la necesidad de acreditar un perjuicio real, y no meramente hipotético, para justificar la denegación del acceso cuando el procedimiento se encuentra en fase instructora, siendo que, en este caso, la publicidad de la información interfiere en las funciones de inspección, instrucción y valoración de las evidencias destinadas a determinar la eventual existencia de infracciones, tal como se ha confirmado, entre otras, en las resoluciones R/195/2022, de 22 de agosto, y R/580/2024, de 28 de mayo.

Por cuanto antecede, se **RESUELVE**:

Limitar el derecho de acceso a la información solicitada al amparo de la Ley de 19/2013 concurriendo el límite al derecho de acceso contemplado en los artículos 14.1.a), d), e) y f).

Firmado electrónicamente por:

 (FIRMA)
22.03.2026 09:31:30 CET

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

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.