

Vista la solicitud de información pública recibida a través del Portal de Transparencia de la AGE, registrada con el número **00001-00111310**, y en atención a los siguientes:

ANTECEDENTES

Primero. - En fecha 20 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 21 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 D. [REDACTED], se indica lo siguiente:

"Solicito la siguiente información relativa a la limitación de velocidad a 160 km por hora impuesta en el tramo entre Mejorada del Campo (PK 34,8) y Alhama de Aragón (PK 182,9), con una longitud de 150 km y afectando a diez puntos específicos:

Ubicación precisa de los puntos afectados: Detalle de las coordenadas o puntos kilométricos exactos de cada uno de los diez segmentos en vías pares e impares, incluyendo cualquier túnel o aparato de vía implicado.

Naturaleza técnica de las anomalías: Descripción detallada de los problemas detectados (por ejemplo, tipo de vibraciones, baches, deterioro en balasto, raíles, fijaciones o elementos estructurales), así como la antigüedad de la infraestructura en esos segmentos y las posibles causas subyacentes (como tráfico acumulado, condiciones climáticas o diseño original).

Historial de mantenimiento: Fechas y tipos de las últimas inspecciones, reparaciones o mantenimientos preventivos realizados en el tramo, incluyendo cualquier acción tomada tras alertas previas sobre vibraciones (por ejemplo, desde agosto de 2025).

Duración y plan de resolución: Fecha estimada para levantar la limitación, cronograma de las intervenciones correctivas (incluyendo horarios de mantenimiento nocturno), y cualquier medida provisional para minimizar impactos mientras persista la restricción.

Impacto operativo: Detalles sobre el aumento exacto en tiempos de viaje por operador (Renfe, Iryo u otros), número de trenes afectados

diariamente, ajustes en horarios y estimación de pérdidas económicas o de pasajeros.

Relación con incidentes previos: Análisis de similitudes entre las anomalías en este tramo y las observadas en otros corredores, como el accidente en Adamuz (Córdoba), incluyendo cualquier auditoría o informe técnico comparativo. Medidas preventivas futuras: Planes de inversión en mantenimiento, modernización o refuerzo de la infraestructura en esta línea, así como protocolos actualizados para responder a alertas de maquinistas o sindicatos como SEMAF.

Documentación asociada: Copias de informes técnicos, notas remitidas a maquinistas y cualquier comunicación con la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria (AESF) relacionada con esta medida."

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

Esta entidad considera necesario comunicar al solicitante que las Limitaciones Temporales de Velocidad (LTV) constituyen un procedimiento habitual para adecuar las condiciones de la vía y del entorno a la circulación ferroviaria. Su implantación puede responder a la ejecución de trabajos, a la necesidad de garantizar el confort de los viajeros, a la adopción de medidas de seguridad o a la detección, por parte del personal ferroviario, de cualquier circunstancia que se aparte de los parámetros normales de explotación. Asimismo, pueden establecerse por causas climatológicas adversas. Estas limitaciones tienen carácter provisional y permanecen vigentes hasta que, una vez realizada la

correspondiente inspección y auscultación de la vía, se verifican las condiciones de seguridad y se procede a su levantamiento.

Ahora bien, en aplicación de los artículos 14.1. apartados 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 la ubicación precisa de las Limitaciones Temporales de Velocidad (LTV) vigentes, los motivos que justifican cada una de las mismas y fecha estimada para su levantamiento.

Esta decisión se fundamenta en la necesidad de preservar la seguridad pública, al tratarse de información técnica que, por su nivel de detalle, podría comprometer la integridad de la infraestructura. En este sentido, 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, en este caso concreto la Resolución Circular 1/2017. Por todo lo expuesto, 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 tanto para el mantenimiento de la seguridad pública como para la seguridad y control de la infraestructura ferroviaria.

A mayor abundamiento, y de acuerdo con el apartado g), cabe resaltar que constituye una de las funciones principales de ADIF y ADIF Alta Velocidad, 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 y motivos, de las Limitaciones Temporales de Velocidad (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.

No obstante, y con el fin de conciliar el principio de transparencia con las exigencias de seguridad, se procede a facilitar la Fecha de inicio, Estación/Trayecto en la que se encuentra cada LTV, sin detallar su ubicación precisa y velocidad máxima (La LTV se mantiene hasta que el área técnica comunica su supresión).

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, el acceso a la información relativa tanto a "*Línea y puntos kilométricos exactos*" como a la "*Naturaleza técnica de la limitación*" y "*antigüedad de la infraestructura*". 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 Limitaciones Temporales de Velocidad, así como al motivo de la misma, lo que supondría un riesgo para su vulnerabilidad.

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.

El resto de la información solicitada se proporciona a continuación:

	INICIO	TRAYECTO	VELOCIDAD MÁX.
GUADALAJARA-YEBES	20260128	050	80 km/h
BRIHUEGA	20260127	050	80 km/h
MEDINACELI-A. V.	20260127	050	80 km/h
MEDINACELI-A. V.	20260127	050	80 km/h

RICLA-A. V.	20260126	050	160 km/h
RICLA-A. V.	20260126	050	160 km/h

Con respecto a la petición de información relativa al *análisis de similitudes entre las anomalías de la LAV Madrid-Barcelona con otros corredores*, debemos comunicarle que debe ser inadmitida al amparo del artículo 18.1.c) de la Ley 19/2013, de 9 de diciembre, de Transparencia, Acceso a la Información Pública y Buen Gobierno, precepto que dispone:

“Se inadmitirán a trámite, mediante resolución motivada, las solicitudes:
[...]

c) Relativas a información para cuya divulgación sea necesaria una acción previa de reelaboración.”

En este sentido, cabe traer a colación el CI/007/2015 del Consejo de Transparencia y Buen Gobierno. El concepto de reelaboración como causa de inadmisión ha sido interpretado en diversas resoluciones de tal manera que puede entenderse aplicable cuando la información que se solicita, perteneciendo al ámbito funcional de actuación del organismo o entidad que recibe la solicitud, deba:

- a) Elaborarse expresamente para dar una respuesta, haciendo uso de diversas fuentes de información.

A la vista de lo expuesto, procede señalar que el informe requerido implicaría su elaboración *ad hoc* exclusivamente para atender la presente solicitud, circunstancia no amparada por la Ley 19/2013. Por tanto, tal documento no se integra en el concepto de “información pública” del artículo 13, al no obrar en poder de la entidad en los términos establecidos por la norma y requerir creación específica *ex novo* para dar respuesta al requerimiento.

En consecuencia, la petición excede el ámbito objetivo del derecho de acceso, que se limita a información preexistente y disponible en poder de la entidad, sin imponer la confección de documentos, informes o tratamientos singularizados que no formen parte del acervo documental ya existente.

Podemos alegar aquí el Fundamento Jurídico 5 de la Resolución 146/2022 del Consejo de Transparencia y Buen Gobierno argumenta que (...) *conviene recordar que el artículo 13 de la LTAIBG (...), determina que el objeto del derecho de acceso a la información pública son los contenidos o documentos*

que obren "en poder" de alguno de los sujetos obligados, por lo que, la existencia previa de la información en su ámbito de competencias es condición necesaria para el reconocimiento del derecho.

Por todo lo expuesto, el derecho de acceso no obliga a la Administración a crear información nueva o a reconstruir datos no elaborados, es decir, si un dato no existe o no se encuentra, no hay obligación de proporcionarlo. Podemos añadir aquí la Sentencia dictada en el Recurso de Apelación 63/2016, por la Sección séptima de la Sala de lo Contencioso-Administrativo de la Audiencia Nacional, que señala que *"El derecho a la información no puede ser confundido con el derecho a la confección de un informe por un órgano público a instancias de un particular."*

En resoluciones como la R/0298/2018 o la R/0792/2020, el CTBG ha establecido que:

"El derecho de acceso no comprende la obligación de crear información inexistente ni reconstruirla. Corresponde a la Administración acreditar la búsqueda razonable y la inexistencia del documento."

Por tanto, en los términos definidos en el artículo ut supra y desarrollados por la doctrina interpretativa del CTBG, dicho derecho no ampara peticiones particulares que versen sobre documentos o datos inexistentes, aun no elaborados, ni custodiados por la entidad destinataria de la solicitud. La obligación de los sujetos incluidos en el ámbito de aplicación de la Ley se limita a proporcionar información preexistente que haya sido generada o adquirida en el ejercicio de sus funciones, sin que pueda exigirse la creación ad hoc de información nueva o la elaboración de documentos, informes o listados que no se encuentren ya disponibles

Por lo que respecta a las denominadas "medidas preventivas futuras", se informa al solicitante de que el portal de transparencia no constituye el cauce procedimental idóneo para atender requerimientos de esta naturaleza. El ámbito objetivo de la Ley 19/2013 se limita exclusivamente al acceso a "contenidos o documentos, cualquiera que sea su formato o soporte, que obren en poder de los sujetos incluidos en su ámbito de aplicación y que hayan sido elaborados o adquiridos en el ejercicio de sus funciones". En consecuencia, quedan fuera del derecho de acceso aquellas cuestiones que impliquen valoraciones, pronunciamientos prospectivos o decisiones aún no adoptadas.

Bajo este criterio, no procede emitir consideración alguna a través de este canal respecto de medidas preventivas que puedan adoptarse en el futuro ni respecto del resto de peticiones asociadas a este punto, al no existir documentación preexistente que las contenga ni haber sido objeto de elaboración por parte de la entidad en los términos exigidos por la norma.

Finalmente, en lo relativo al impacto en tiempos de viaje se debe dejar constancia de que el Reglamento de Circulación Ferroviaria establece la regulación general de la circulación, pero no atribuye al Administrador de Infraestructuras la obligación de calcular tiempos comerciales por operador, siendo las empresas ferroviarias (EF) responsables de sus propios horarios comerciales, tiempos de viaje, paradas y datos de explotación dependiendo la afectación exacta de variables como el tipo de tren, programación comercial, paradas, en definitiva, de la gestión interna de cada EF. Por tanto, ADIF no dispone ni genera información desagregada por operador, por no formar parte de sus obligaciones.

Por cuanto antecede, se **RESUELVE**:

Conceder parcialmente la información solicitada¹ al amparo de la Ley 19/2013 concurriendo el límite al derecho de acceso del artículo 14.1 letras d) y g), así como las causas de inadmisión de los artículos 13 y 18.1.c) de la misma disposición.

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.

¹ El cuadro de LTVs se refiere a la información vigente a fecha de 2/2/2026, momento en que se redactó la respuesta.

Firmado electrónicamente por [REDACTED] A
[REDACTED]

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

La resolución de esta solicitud de información incorpora documentos anexos a la misma. Nótese que a través del enlace directo facilitado en la notificación DEHÚ únicamente podrá acceder al documento de la resolución. Puede acceder a los documentos anexos de la resolución a través de SEDE ELECTRÓNICA ASOCIADA al Portal de la Transparencia de la Administración General del Estado

https://transparencia.gob.es/transparencia/transparencia_Home/index/Derecho-de-acceso-a-la-informacion-publica/estado-de-su-solicitud.html mediante el sistema de identificación del que disponga.

DOCUMENTO ANONIMIZADO
EL DOCUMENTO ORIGINAL HA SIDO
EFECTIVAMENTE FIRMADO