

Vista la solicitud de información pública recibida a través del Portal de Transparencia de la AGE, registrada con el número **662281**, y en atención a los siguientes:

ANTECEDENTES

Primero. - En fecha 24 de abril 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. - La asignación del expediente al Administrador de Infraestructuras ferroviarias (ADIF) se estableció en fecha 27 de abril de 2026, 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:

"Coste total de las obras de reparación y restauración del punto donde se produjo el corte de la vía, incluyendo todos los trabajos realizados hasta la fecha (retirada de tierras, estabilización del talud, demolición y reconstrucción de estructuras, reposición de vía, electrificación, señalización y cualquier otra actuación). Desglose detallado del coste anterior por partidas presupuestarias (ej.: retirada de tierras, demolición de muro de contención, nueva construcción del muro, instalaciones ferroviarias, medidas de seguridad por proximidad a línea de alta tensión, señalización y comunicaciones, etc.). Importe de los contratos adjudicados (o en curso) para estas obras, nombre de las empresas adjudicatarias y fecha de adjudicación. Estudios geotécnicos y de estabilidad realizados antes del incidente y los realizados posteriormente para evaluar la causa del desprendimiento y garantizar la seguridad futura del tramo. Plan de acción y plazos definitivos para la completa restauración de las dos vías y la instalación del nuevo muro de contención, incluyendo fechas estimadas de finalización de cada fase. Medidas preventivas y de monitorización que se han implantado o se implantarán en este tramo y en otros tramos de la red AVE con características geotécnicas similares (taludes y muros de contención en zonas de alta pluviometría). Coste total asumido por Adif por los servicios alternativos de transporte (autobuses u otros) prestados durante el período de corte, así como cualquier indemnización o compensación pagada a los operadores ferroviarios (Renfe, Iryo, Ouigo u otros)."

Cuarto. – Se procede a dar traslado del expediente a la entidad **Renfe Viajeros SME SA** en virtud del artículo 19.1 Ley 19/2013 para que se pronuncie, si lo considera oportuno sobre el *coste de los servicios alternativos de transporte (autobuses u otros) prestados durante el período de corte.*

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, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 120 de la Ley de Contratos del Sector Público, relativo a la tramitación de emergencia, y en virtud de lo establecido en el artículo 24 del Real Decreto 1044/2013, de 27 de diciembre, por el que se declara de emergencia la ejecución de las obras de estabilización del talud situado entre los PP.KK. 120+849 y 121+389 de la Línea de Alta Velocidad 030 Córdoba-Málaga, se informa que la actuación fue aprobada y ratificada mediante acuerdo del Consejo de Administración de la entidad, por el que se confirmó la Resolución del Presidente de ADIF-Alta Velocidad.

La actuación se estructuró en dos lotes. El lote 1, correspondiente a obra civil, fue adjudicado a AZVI, S.A.U., entre otros motivos, por ostentar la condición de empresa responsable del mantenimiento de la infraestructura y vía en el ámbito afectado por el incidente, en el marco del contrato del Servicio de Mantenimiento de Infraestructura, Vía y Aparatos de Vía de la Línea de Alta Velocidad Madrid-Sur (expediente 2.22/21506.0030). El lote 2, relativo a la asistencia técnica, fue adjudicado a Centro de Estudios de Materiales y Control de Obra, S.A., atendiendo a su solvencia técnica acreditada en actuaciones de ingeniería y seguimiento de obra de naturaleza análoga, su

experiencia previa en expedientes con resultados satisfactorios, así como su capacidad para el inicio inmediato de los trabajos, disponiendo de personal cualificado y de infraestructura operativa y de laboratorio en el ámbito territorial afectado. El presupuesto total de la actuación, correspondiente a ambos lotes, ascendió a 6.321.000 euros (sin IVA).

En segundo lugar, en relación con el estudio geotécnico solicitado, se informa que este tipo de documentación relativa a la infraestructura ferroviaria se encuentra amparada por la doctrina del Tribunal Constitucional, que ha integrado la seguridad pública en el ámbito de la seguridad nacional, entendiéndola como la actividad dirigida a la protección de las personas y los bienes y al mantenimiento del orden y la tranquilidad ciudadana (SSTC 33/1982 y 154/2005, entre otras). En esta misma línea se sitúa la Ley Orgánica 4/2015, de 30 de marzo, de protección de la seguridad ciudadana, cuyo objeto es precisamente dicha protección.

En el ámbito específico ferroviario, el artículo 23.1.e) de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario, atribuye a los administradores generales de infraestructuras ferroviarias las funciones de administración, control, vigilancia e inspección de los elementos de la infraestructura ferroviaria, categoría en la que se integran los componentes estructurales indispensables para la prestación segura del servicio. La propia ley configura la infraestructura como un sistema continuo que incluye la plataforma, superestructura, obras de fábrica y la documentación técnica esencial para garantizar la estabilidad y continuidad de la red, dentro de la cual se encuadra de forma directa el estudio geotécnico.

Desde una interpretación sistemática de la normativa aplicable, los informes geotécnicos constituyen documentación esencial de la infraestructura ferroviaria, al permitir el trazado, implantación y mantenimiento de la plataforma y de la superestructura en condiciones de seguridad estructural y operativa. Por su propia naturaleza, estos informes cumplen plenamente las notas definitorias de la infraestructura ferroviaria previstas en la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, quedando integrados en el ámbito del artículo 23.1.e), que, como ya se ha argumentado, atribuye al administrador las potestades necesarias para garantizar su integridad, conservación y seguridad.

ADIF y ADIF Alta Velocidad ostentan, además, la condición de operadores críticos en los subsectores de transporte ferroviario y urbano metropolitano, conforme a la Ley 8/2011, de 28 de abril, gestionando infraestructuras estratégicas cuya afectación tendría un impacto grave en la prestación de

servicios esenciales. En este contexto, resulta plenamente aplicable el régimen jurídico específico de acceso previsto en la disposición adicional primera de la Ley 19/2013, que desplaza el régimen general de transparencia cuando concurren normas especiales de protección de la seguridad. En consecuencia, la divulgación de informes geotécnicos internos que describen en detalle la geomorfología, parámetros de estabilidad, valores umbral, criterios de vigilancia y márgenes operativos de tramos ferroviarios concretos puede legítimamente restringirse al amparo del artículo 14.1 de la Ley 19/2013, por afectar de manera directa a la seguridad nacional y a la seguridad pública. La Ley 8/2011, su desarrollo a través del Real Decreto 704/2011 y el Reglamento (UE) 2022/2557 habilitan expresamente la reserva de información sensible relativa a activos críticos cuya exposición incrementaría su vulnerabilidad.

Este criterio ha sido avalado tanto por el Consejo de Transparencia y Buen Gobierno, mediante el Criterio Interpretativo CI/002/2015, que exige la realización de un test del daño concreto y evaluable, como por la Audiencia Nacional, entre otras, en su Sentencia 58/2019, al reconocer que la divulgación de información técnica detallada sobre infraestructuras estratégicas puede comprometer la seguridad pública, especialmente cuando permite su identificación y localización precisa. En el presente caso, la solicitud se refiere de forma expresa a informes geológicos y geotécnicos correspondientes a infraestructuras ferroviarias concretas y localizadas, lo que permitiría su identificación inequívoca y, por tanto, incrementaría de forma objetiva su riesgo y vulnerabilidad.

Por todo ello, se considera debidamente acreditada la concurrencia del límite previsto en el artículo 14 de la Ley 19/2013, habiéndose realizado el correspondiente test del daño. En aplicación del principio de proporcionalidad y en atención al interés general, la restricción del acceso a la información solicitada resulta plenamente justificada, necesaria y conforme a Derecho.

En tercer lugar, en cuanto al plan de actuación y a los plazos para la completa restitución de la infraestructura, se comunica que la conexión de Alta Velocidad quedó restablecida, mediante circulación por vía única, el pasado día 30 de abril, encontrándose prevista la recuperación de la segunda vía dentro del mes de julio.

Con respecto de las medidas preventivas y de monitorización implantadas o previstas tanto en el tramo afectado como en otros puntos de la red de Alta Velocidad con características geotécnicas similares, ADIF dispone de un Sistema de Gestión de la Seguridad en la Circulación que garantiza la

seguridad de la explotación ferroviaria. Dicho sistema incorpora, entre otros, el procedimiento ADIF-PE-301-001-005-SC-524, relativo al mantenimiento preventivo de la infraestructura ferroviaria, que contempla el conjunto de actuaciones técnicas, administrativas y de gestión destinadas a evaluar, prevenir y mitigar procesos de degradación, reduciendo la probabilidad de fallo de los elementos de infraestructura a lo largo de su ciclo de vida, incluidas las medidas correctoras aplicables a obras de tierra.

Por cuanto antecede, se **RESUELVE**:

Conceder parcialmente la información solicitada al amparo de la Ley de 19/2013 concurriendo los límites del artículo 14.1 letras a); d) y g) de la misma disposición.

Firmado electrónicamente por: 
(FIRMA)
20.05.2026 18:47:13 CEST

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

Artículo 19.1 de la Ley 19/2013:

"Si la solicitud se refiere a información que no obre en poder del sujeto al que se dirige, éste la remitirá al competente, si lo conociera, e informará de esta circunstancia al solicitante." En aplicación del referido artículo se remite la solicitud de información pública a **RENFE Viajeros SME SA** para su gestión en referencia a la parte de la solicitud identificada como de su competencia.

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.