



Resolución reclamación art. 24 LTAIBG

Número y fecha de resolución: indicados al margen.

Número de expediente: 1980/2024

Reclamante: [REDACTED]

Organismo: ADIF/MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE.

Sentido de la resolución: Estimatoria.

Palabras clave: transporte, ferrocarril, incidencias, Eje Atlántico, arts. 14.1.h) y 18.1.e) y c) LTAIBG.

I. ANTECEDENTES

1. Según se desprende de la documentación obrante en el expediente, el 9 de octubre de 2024 el reclamante solicitó a ADIF/MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE, al amparo de la [Ley 19/2013, de 9 de diciembre, de transparencia, acceso a la información pública y buen gobierno](#)¹ (en adelante, LTAIBG), la siguiente información:

«Deseo tener acceso a las incidencias registradas desde el 1 de septiembre de 2023 en el Eje Atlántico de alta velocidad entre A Coruña y Vigo con detalle de días, motivos, número de trenes afectados, minutos acumulados de retraso y estación o trayecto donde se produjo el incidente. En caso de no tener disponibles ninguno de los detalles solicitados por requerir reelaboración solicito se me facilite extracto estadístico sobre los mismos que sin duda debe poseer Adif para un correcto desempeño de sus competencias. Informo también que la motivación de mi solicitud de datos es periodística, no comercial, como bien debe saber Adif al identificar mi nombre y apellidos como los de un periodista que lleva años escribiendo informaciones sobre su actividad y que con esta petición pretende poner cifras

¹ <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-2013-12887>



concretas y motivos a las reiteradas protestas ciudadanas sobre el mal funcionamiento de los servicios ferroviarios en Galicia.

Solicito además que se tengan en cuenta los fundamentos y argumentos jurídicos ofrecidos en la respuesta que se me dio en fecha 8/10/2024 a una petición de transparencia previa y que se me denegó con diversos argumentos como que la solicitud abarcaba un número excesivo de años (esta no), un número excesivo de líneas (esta no) o que requeriría reelaboración para acceder a unos datos que van más allá de los estadísticos».

2. Mediante resolución del Ministerio de 11 de noviembre de 2024 se deniega el acceso a la información, de acuerdo con lo siguiente:

«Se rechaza la utilización instrumental de la normativa de transparencia administrativa con la finalidad de que una entidad pública atienda de forma recurrente peticiones muy detalladas y prolijas de información sensibles a la actividad comercial de sociedades mercantiles privadas, puesto que el Eje Atlántico, al que se refiere en su solicitud, entra dentro de la segunda fase de la liberalización del transporte ferroviario de viajeros que ha lanzado ADIF AV, con lo que la respuesta a la solicitud de información estaría facilitando datos e información sensible a la totalidad de estos operadores de transporte ferroviario, públicos o privados, que compiten entre sí en régimen de libre competencia y que normalmente no publican, consideraciones que resultarían más pertinentes si se tratase de informaciones estadísticas y no de peticiones de información "a la carta".

De este modo, en la parte de la solicitud que es competencia de la gestión de la red ferroviaria por parte de ADIF AV y respecto de lo solicitado sobre incidencias en la red de Alta Velocidad de Galicia desde 2023 hasta los de todos los operadores de Alta Velocidad en España (AVE, Avlo, Ouigo e Iryo), siendo que, lo que realmente se está solicitando es tratar de conseguir una cantidad desmesurada de información para replicar, en algún modo, una base de datos elaborada por terceros, accediendo a información detallada y sensible, y en cierto modo privilegiada, sobre la todas o parte de las mercantiles que compiten, como son los operadores de Alta Velocidad, en un mercado recientemente liberalizado. Esto resulta en que, lo que verdaderamente se trataría de obtener es un estudio de mercado sobre un aspecto muy relevante de los- servicios que prestan las operadoras ferroviarias de AV, lo que constituye un ejercicio anómalo y abusivo del derecho de acceso regulado en la citada Ley de Transparencia.

Esta resolución sostiene que para la denegación de acceso a la información primeramente concurre el límite al derecho de acceso a la información pública



previsto en el artículo 14.1 h) de la Ley 19/2013, que preceptúa que el derecho de acceso puede ser limitado cuando pueda suponer un perjuicio para los intereses económicos y comerciales. Tomando como punto de partida el criterio 1/2019, de 24 de septiembre del CTBG que sienta doctrina sobre la correcta aplicación de dicho artículo como límite y es que, hay que traer a colación que el 14 de diciembre de 2020 se produjo la liberalización de los servicios de transporte de viajeros por ferrocarril, de conformidad con lo establecido en la disposición transitoria primera de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario, lo que, precisa, “supone que los servicios comerciales que presta Renfe Viajeros, además de competir con otros modos de transporte, (principalmente con aviones, autobuses y coches particulares), se encuentran abiertos a la competencia intramodal. Y en cuanto a los servicios sometidos a obligaciones de servicio público, debe tenerse en cuenta que compiten también con otros modos de transporte y que está prevista su licitación competitiva”. De este modo, en relación con el denominado, esta resolución sostiene que los datos solicitados ponen de manifiesto con alto grado de detalle la evolución de características y particularidades entre los diferentes operadores ferroviarios; de manera que, al no tratarse de datos agregados, constituye información que ningún transportista hace pública y que es objeto de costosos estudios de mercado.

Con los presentes argumentos, el límite del artículo 14.1. h) de la Ley 19/2013 no se estaría aplicando en esta resolución de manera automática sino razonada, se aplica de manera potestativa y justificada, proporcionada con el objeto y finalidad de los objetivos a proteger, la libre competencia entre operadores mercantiles en igualdad de condiciones y respetando los derechos de todos los que no tienen por qué someterse a la presente Ley de aplicación, atendiendo al fondo de pedir y circunstancias del caso concreto, que es todos los incidentes desde 2023. Además, la resolución plasma el estudio individualizado realizado al objeto, plasmando el “test del daño” y la ponderación de sus circunstancias; el perjuicio aflora claramente y no es otro que el daño y desventaja competitiva sustancial, real, manifiesta y directamente relacionada con la divulgación de la información que se está solicitando respetos de los operadores que ya están contra los operadores ferroviarios que pretenden entrar en dicho mercado.

Dicho lo anterior, esta resolución sostiene que en un mercado liberalizado y abierto a la competencia el mero hecho de facilitar determinados datos operativos, considerados sensibles desde el punto de vista comercial, es susceptible de ser considerado un comportamiento anticompetitivo, pudiendo concebirse como un intercambio de información sensible prohibido por la normativa de competencia nacional y comunitaria. A nuestro modo de ver, supone un manifiesto perjuicio y



desventaja competitiva injustificada respecto a la totalidad de operadores de transportes de viajeros por ferrocarril de alta velocidad que operan en España, dado que, por su composición accionarial, actualmente no vienen obligados a someterse a la Ley de Transparencia. Compitiendo todos estos operadores entre sí y sin privilegio alguno y debiendo respetarse en todo caso las condiciones de competencia en la prestación de servicios de transporte ferroviario de alta velocidad, de acuerdo con lo establecido también en la legislación sectorial. En relación con el “test del interés público”, además y aun cuando ello no sea óbice, esta resolución reitera que esta solicitud de acceso no ha puesto de manifiesto ningún motivo de naturaleza pública o privada que pudiese justificar el acceso a la información que solicita salvo la mención subjetiva al funcionamiento del servicio. Adicionalmente el solicitante incurre en el error de no tener en cuenta el régimen de los servicios comerciales, ni el régimen de las mercantiles privadas que concurren como operadoras y que no se someten a la Ley de Transparencia.

En definitiva, esta resolución debe concluir que por el mero hecho de la titularidad pública de las acciones de unas de las operadoras sobre las que solicita información sobre todas las incidencias de Alta Velocidad desde septiembre de 2023 a 2024, no debe ser obstáculo y se debe de limitar el acceso a dicha información de manera que la totalidad de los operadores de transporte la mantienen como reservada o-confidencial, y que sólo publican libremente cuando les puede otorgar un rédito empresarial. A mayor abundamiento de que el verdadero interés público sobre el fondo del asunto que plantea el solicitante, se satisface sobradamente con la publicación de datos con finalidades estadísticas difundidos en publicaciones oficiales, a través de la «Estadística sobre transporte ferroviario» del INE, el informe anual del «Observatorio del Ferrocarril en España» o el «Anuario del Ferrocarril».

A modo de epílogo, nombramos la presente resolución de Consejo 536/2024 podrá comprobar cómo el CTBG aplica su propio criterio interpretativo y cómo ha definido los contornos del artículo 14. 1 h) como límite de acceso cuando se trata del mercado liberalizado del ferrocarril en España.

En otro orden de cosas, la resolución incurriría también en la causa de inadmisión recogida en el artículo 18.1 e) de la Ley 19/2013, se entiende que la presente solicitud no encaja con la finalidad de la Ley de Transparencia solicitar por esta vía la documentación solicitada.

(...)

Como ya señaló la Sala en Sentencia de 30 de mayo de 2019, dictada en el recurso de apelación 1/2019... una solicitud de información de estas características, por su



volumen, extensión, período de tiempo, identificación y medios para instrumentar la petición, además de ocasionar una disfunción manifiesta, no deja de ser un desiderátum no acorde con el espíritu y finalidad de la normativa de transparencia.

(...)

En el presente caso, es evidente que el solicitante, pidiendo reiteradamente la información relativa a las incidencias en Alta Velocidad en Galicia que concurren en régimen de libre competencia en España, no estaría sometiendo a escrutinio ninguna acción de responsable público actual, ni en los años pretéritos, ni tampoco se estaría intentando conocer realmente cómo se toman las decisiones públicas. Tampoco pretende conocer cómo se manejan los fondos públicos, ni conocer bajo qué criterios actúan las instituciones públicas y su presente solicitud estaría orientada a la consecución de intereses meramente particulares.

En definitiva, de una parte, esta solicitud no responde al espíritu y finalidad de la Ley de Transparencia, por un lado, incurriría en la aplicación del límite al derecho del artículo 14.1 h) de la Ley 19/2013, por suponer un perjuicio para los intereses económicos y comerciales de las mercantiles a las que hace referencia y afecta; y de otro lado se estaría solicitando acceso a información de manera abusiva y sin relación con las acciones, decisiones, los fondos públicos que concurren en la actividad de Adif. Por todo ello, se inadmite a trámite la solicitud en base al (...) artículo 18.1 de la Ley 19/2013 que en su apartado e)».

3. Mediante escrito registrado el 11 de noviembre de 2024, el solicitante interpuso una reclamación ante el Consejo de Transparencia y Buen Gobierno (en adelante, el Consejo) en aplicación del [artículo 24²](#) de la LTAIBG en la que pone de manifiesto que se le denegó el acceso a la información solicitada, a lo que manifiesta lo siguiente:

«Previamente, el 8 de octubre había recibido respuesta igualmente negativa a una solicitud de información más amplia en cuyos argumentos me basé para formular mi segunda petición de forma más restrictiva, evitando los motivos de denegación de la primera solicitud.

(...)

Pedir datos de un único año en una única línea ferroviaria no puede considerarse un uso abusivo de la Ley de Transparencia. Se me acusa de perseguir intereses

² <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2013-12887&tn=1&p=20181206#a24>



particulares cuando, aunque no tenía obligación de hacerlo, detallé en la petición que soy periodista, con 25 años de experiencia en materia de transportes, y que mi motivación es poder fiscalizar el mal funcionamiento de los servicios ferroviarios en Galicia.

En todo caso, en mi petición, concreta, indico que si Adif no dispone de la información solicitada sin tener que reelaborarla, acepto que "se me facilite extracto estadístico sobre los mismos que sin duda debe poseer Adif para un correcto desempeño de sus competencias". La respuesta recibida esgrime que "el verdadero interés público sobre el fondo del asunto que plantea el solicitante, se satisface sobradamente con la publicación de datos con finalidades estadísticas difundidos en publicaciones oficiales, a través de la Estadística sobre transporte ferroviario del INE, el informe anual del Observatorio del Ferrocarril en España o el Anuario del Ferrocarril". Pero eso no es así, ninguna de esas publicaciones detalla las incidencias en la línea que yo solicito, el Eje Atlántico.

Por otra parte, esa respuesta, en la que nada se argumenta de tener que reelaborar los datos, evidencia que la administración dispone de datos estadísticos sobre la línea solicitada, aunque no sean detallados con el nivel de precisión que yo requiero en las publicaciones estadísticas citadas».

4. Con fecha 11 de noviembre de 2024, el Consejo trasladó la reclamación al Ministerio requerido solicitando la remisión de la copia completa del expediente derivado de la solicitud de acceso a la información y el informe con las alegaciones que considere pertinentes. El 25 de noviembre de 2024 tuvo entrada en este Consejo, junto al expediente, escrito en el que se señala lo siguiente:

«ADIF AV se reafirma en los argumentos expuestos en la resolución del expediente a lo que tan solo cabe añadir, por sintetizar la cuestión de un modo sucinto, las siguientes consideraciones:

1.- La resolución objeto de reclamación 00001-00096533, deriva de una solicitud adaptada a la resolución dada a una solicitud anterior 00001-000095164, con una reducción del plazo temporal para el que se solicitan los datos (de una década a un año).

2.- Los criterios aplicados para la inadmisión de la solicitud 00001-00096154 continúan siendo aplicables a la resolución de la solicitud 00001-00096533:



1. Artículo 13 de La ley 19/2023, al entender que la información solicitada no es información pública, al no existir la información requerida y la falta de adecuación con los fines de la citada Ley 19/2013.

2. Artículo 18.1.c, por requerir la entrega de la información solicitada un trabajo previo de reelaboración, lo que supondría el empleo de cantidad ingente de recursos tanto humanos, como técnicos y económicos.

3. Artículo 18.1.e, por su carácter abusivo al no estar justificada con la finalidad de la Ley.

3.- En la resolución al expediente 00001-0009533, tras revisar la solicitud si bien el horizonte temporal que se solicita ha sido reducido, se ha observado otras causas de origen a una limitación al acceso:

1. Artículo 14.1.h) Posible perjuicio económico y comerciales a las empresas que ofrecen sus servicios en el transporte de viajeros frente a otros actores que ofrece servicios alternativos de transportes (carretera, avión, barco, etc.), al poder incidir la divulgación de esta información en la imagen que del transporte de viajeros por ferrocarril tiene la sociedad en favor de otros medios de transporte.

Por todo lo anteriormente expuesto, consideramos que la reclamación debe ser desestimada, al considerar que incurren las causas de inadmisión en las que se sustenta la resolución a la solicitud 00001-00096533».

5. El 26 de noviembre de 2024, se concedió audiencia al reclamante para que presentase las alegaciones que estimara pertinentes; recibíéndose escrito el 29 de noviembre de 2024 en el que señala su voluntad de que continúe la tramitación de su reclamación.

II. FUNDAMENTOS JURÍDICOS

1. De conformidad con lo dispuesto en el [artículo 38.2.c\) de la LTAIBG](#)³ y en el [artículo 13.2.d\) del Real Decreto 615/2024, de 2 de julio, por el que se aprueba el Estatuto del Consejo de Transparencia y Buen Gobierno, A.A.I.](#)⁴, el presidente de esta Autoridad

³ <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2013-12887&p=20181206&tn=1#α38>

⁴ <https://www.boe.es/eli/es/rd/2024/07/02/615>



Administrativa Independiente es competente para conocer de las reclamaciones que, en aplicación del [artículo 24 de la LTAIBG](#)⁵, se presenten frente a las resoluciones expresas o presuntas recaídas en materia de acceso a la información.

2. La LTAIBG reconoce en su [artículo 12](#)⁶ el derecho de todas las personas a acceder a la información pública, entendiéndose por tal, según dispone en el artículo 13, «*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*».

De este modo, la LTAIBG delimita el ámbito material del derecho a partir de un concepto amplio de información, que abarca tanto documentos como contenidos específicos y se extiende a todo tipo de “*formato o soporte*”. Al mismo tiempo, acota su alcance, exigiendo la concurrencia de dos requisitos que determinan la naturaleza “*pública*” de las informaciones: (a) que se encuentren “*en poder*” de alguno de los sujetos obligados, y (b) que hayan sido elaboradas u obtenidas “*en el ejercicio de sus funciones*”.

Cuando se dan estos presupuestos, el órgano competente debe conceder el acceso a la información solicitada, salvo que justifique de manera clara y suficiente la concurrencia de una causa de inadmisión o la aplicación de un límite legal.

3. La presente reclamación trae causa de una solicitud, formulada en los términos que figuran en los antecedentes, en la que se pide el acceso a información sobre incidencias en la línea de ferrocarril de alta velocidad entre A Coruña y Vigo desde el 1 de septiembre de 2023. La entidad requerida denegó la información en aplicación del límite contemplado en el artículo 14.1.h) LTAIBG, y subsidiariamente alega la concurrencia de la causa de inadmisión prevista en el artículo 18.1.e) LTAIBG, añadiendo en el trámite de alegaciones la invocación del artículo 13 LTAIBG por no existencia de la información, así como la causa de inadmisión de la letra c) del artículo 18.1 LTAIBG, mencionando que sería necesaria una cantidad ingente de recursos para entregar la información solicitada.
4. Sentado lo anterior, procede verificar, en primer lugar, si en este caso concurren o no las causas de inadmisión contempladas en las letras c) y e) del artículo 18.1 LTAIBG

⁵ <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2013-12887&p=20181206&tn=1#a24>

⁶ <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2013-12887&tn=1&p=20181206#a12>



que se han invocado, pues, de estimarse justificadas no procedería el análisis del límite alegado en la resolución.

Como se ha recordado en múltiples ocasiones, este análisis ha de realizarse partiendo de la formulación amplia en el reconocimiento y en la configuración legal del derecho de acceso a la información pública, que exige, en consecuencia, una interpretación estricta, cuando no restrictiva, de las causas de inadmisión y los límites legales; lo que no permite aceptar limitaciones que supongan un menoscabo injustificado y desproporcionado del mismo [Sentencia del Tribunal Supremo (STS) de 16 de octubre de 2017 (ECLI:ES:TS:2017:3530)]. En consecuencia, *«la aplicación de los límites al acceso a la información requiere su justificación expresa y detallada que permita controlar la veracidad y proporcionalidad de la restricción establecida»* [SSTS de 11 de junio de 2020 (ECLI:ES:TS:2020:1558) de 2 de junio de 2022 (ECLI:ES:TS:2022:2272)]

Por lo que concierne a la causa de inadmisión del artículo 18.1.c) LTAIBG que ADIF invoca en el trámite de alegaciones, y que permite inadmitir una solicitud, de forma motivada, cuando la entrega de la información comporta una *acción previa de reelaboración*, conviene recordar que, tal y como se puso de manifiesto por el Tribunal Supremo en la STS de 3 de marzo de 2020 (ECLI:ES:TS:2020:810), *«(...) el suministro de información pública, a quien ha ejercitado su derecho al acceso, puede comprender una cierta reelaboración, teniendo en cuenta los documentos o los datos existentes en el órgano administrativo. Ahora bien, este tipo de reelaboración básica o general, como es natural, no siempre integra, en cualquier caso, la causa de inadmisión prevista en el artículo 18.1.c) de la Ley 19/2013. La acción previa de reelaboración, por tanto, en la medida que a su concurrencia se anuda una severa consecuencia como es la inadmisión a trámite de la correspondiente solicitud, precisa que tales datos y documentos tenga un carácter complejo, que puede deberse a varias causas (...).»*

Entre esas causas la citada sentencia destaca el hecho de que se tenga que realizar el tratamiento a partir de *«una información pública dispersa y diseminada»*, que requiera de una *«labor consistente en recabar, primero; ordenar y separar, después, lo que es [en el caso enjuiciado en la sentencia] información clasificada o no; sistematizar, y luego, en fin, divulgar tal información»*, o que la misma se encuentre en soportes (físicos e informáticos) diversos. Jurisprudencia, la reseñada, que se reitera en la STS de 25 de marzo de 2021 (ECLI:ES:TS:2021:1256) en la que se incluye en el concepto de reelaboración aquella información que, al no encontrarse en su totalidad en el órgano al que se dirige la solicitud, ha de ser recabada de otros



órganos, y se remarca que no puede confundirse la supresión o anonimización de datos con un supuesto de reelaboración de la información pública.

5. En este caso, ADIF no aporta fundamento alguno acerca de la aplicación de lo dispuesto en el artículo 18.1.c) LTAIBG, y al mismo tiempo alega el artículo 13 LTAIBG *«al entender que la información solicitada no es información pública, al no existir la información requerida y la falta de adecuación con los fines de la citada Ley 19/2013»*.

Estas alegaciones no pueden ser acogidas como justificación adecuada de la aplicación de la causa de inadmisión que se invoca pues, a juicio de este Consejo, no se aporta explicación alguna acerca de la complejidad de la tarea necesaria para facilitar la información solicitada a partir de los datos que puedan existir. No se justifica por el órgano requerido que la tarea exigida para proporcionar la información exceda de lo que el Tribunal Supremo ha calificado como una *reelaboración básica o general*; mucho más si se tiene en cuenta que el reclamante introduce en su solicitud la posibilidad de que se le entregue la información tal y como obre en poder de la entidad. Es decir, deja abierta la posibilidad de que la información le sea entregada con un detalle o profundidad diferente al solicitado, para el que no sea necesario llevar a cabo una tarea de reelaboración fundamental de los datos con los que se cuente, lo que hace decaer la alegación del artículo 13 LTAIBG respecto a la no existencia de la información tal y como es solicitada.

Conviene recordar en este punto que el artículo 22.3 LTAIBG dispone que *«[s]i la información ya ha sido publicada, la resolución podrá limitarse a indicar al solicitante cómo puede acceder a ella»*. Sobre el carácter de esta remisión se ha señalado ya por este Consejo (Criterio Interpretativo 009/2015) que *«en ningún caso será suficiente únicamente la remisión genérica al portal o a la sede o página web correspondiente. Es necesario que se concrete la respuesta. Ésta (...) deberá señalar expresamente el link que accede a la información y, dentro de este, los epígrafes, capítulos, datos e informaciones exactas que se refieran a lo solicitado, siendo requisito que la remisión sea precisa y concreta y lleve, de forma inequívoca, rápida y directa a la información (...)»*.

En este caso, resulta evidente que la remisión que la resolución recurrida realiza a la *«Estadística sobre transporte ferroviario»* del INE, el informe anual del *«Observatorio del Ferrocarril en España»* y el *«Anuario del Ferrocarril»*, no cumple con los parámetros que se acaban de exponer y no puede considerarse, en consecuencia, que se encuentre a disposición del interesado ninguna información relativa a su solicitud, como se detalla en el Fundamento siguiente.



En conclusión, no cabe apreciar la causa de inadmisión de la letra c) del artículo 18.1, que por un lado no se ha justificado para el caso concreto, y por otro, no fue invocado en la resolución recurrida.

6. Como se ha mencionado, en los documentos indicados en la resolución de ADIF no se encuentra la información solicitada por el interesado, aunque sí están disponibles multitud de datos acerca del transporte de viajeros por ferrocarril, tal y como ha podido comprobarse.

En la «*Estadística sobre transporte ferroviario*» del INE se pueden consultar los datos anuales de:

- Muertos y heridos graves en accidentes por tipo de accidente y por categoría de persona.
- Viajeros transportados (total y por cada 1.000 km).
- Movimiento de trenes (de mercancías y de viajeros).
- Mercancías transportadas (toneladas y toneladas por cada 1.000 km).
- Viajeros transportados por destino (nacional, internacional, salidas/entradas internacionales en España y tránsito).

Sobre el transporte en servicios comerciales de larga distancia (convencional y alta velocidad), el informe anual del «*Observatorio del Ferrocarril en España*» correspondiente a 2023 presenta, entre otra, la siguiente información:

- Tabla detallada de los siguientes datos *básicos* desde 2014: viajeros, viajeros por kilómetro, ingresos comerciales, recorrido medio por viajero, ingreso por viajero, ingreso por viajero/kilómetro, trenes por kilómetro, plazas por kilómetro ofertadas y porcentaje de aprovechamiento, viajeros por tren, plazas por tren, velocidad media del tren, trenes en día medio, número de trenes, minutos tren, recorrido medio del tren, plazas ofertadas y porcentaje de ocupación.
- Tabla de número de viajeros (en ambos sentidos) en las principales rutas desde 2014, indicando origen y destino. En lo que se refiere a la Alta Velocidad de Galicia, se indica la ruta Madrid-Ourense.
- Tablas de viajeros subidos y bajados en las 30 principales estaciones entre 2014 y 2023 (incluyendo las estaciones de Ourense y Santiago).



- Tablas de ingresos y precios (total, media por viajero y media por viajero/kilómetro) entre 2004 y 2023.
- Parque de material móvil entre 2014 y 2023, con detalles sobre locomotoras, trenes autopropulsados y coches y remolques.
- Tablas de oferta de plazas, oferta de plazas/kilómetro, número de trenes, trenes en día medio, velocidad media de los trenes y ocupación y aprovechamiento de las plazas entre 2004 y 2023.
- Tabla de datos de viajeros, recorrido medio, viajeros/kilómetro, ingreso medio por viajero/kilómetro, ingresos, ingreso medio por viajeros, plazas/kilómetro y aprovechamiento para los productos AVE, AV City, Avlo, Ouigo e Iryo entre 2014 y 2023. Se indican las fechas de incorporación de cada servicio, por ejemplo:
 - o En 2021 se incorporan los AVE Madrid-Murcia y Madrid-Ourense; Avlo Madrid-Barcelona y Ouigo Madrid-Barcelona.
 - o En 2022 se incorporan: AVE Madrid-Burgos, Valencia-Sevilla y Madrid-Barcelona-Marsella (Int.); Avlo Madrid-Valencia; Ouigo Madrid-Valencia; Iryo Madrid-Barcelona y Madrid-Valencia.
 - o En 2023 se incorporan: Avlo, Ouigo e Iryo Madrid-Alicante, Avlo e Iryo Madrid-Sevilla y Madrid-Málaga, Avlo Madrid-Murcia e Iryo Barcelona-Sevilla.
- También se incluye un mapa de red y estaciones con servicios de Alta Velocidad comercial a fecha 31 de diciembre de 2023, indicándose el trayecto Madrid-Ourense, pero no los tramos entre A Coruña y Vigo, que son objeto de la solicitud

Todos los datos indicados se presentan agregados, es decir, sin indicar los correspondientes a cada una de las operadoras, sino el global o suma correspondiente a la totalidad de las mismas. Se señala asimismo que *Renfe Viajeros, Ouigo España e Iryo son las empresas que han realizado rutas de larga distancia en España desde el año 2022.*

Están disponibles los informes desde 2011, y hasta 2020 (incluido) en cada informe se indica *únicamente Renfe-Viajeros realiza tráfico de larga distancia en España.* Es decir, hasta 2020 todos los datos mostrados en el apartado correspondiente a transporte de viajeros de larga distancia y alta velocidad son datos correspondientes a la actividad de Renfe Viajeros.



Por último, el «Anuario del Ferrocarril» incluye una ficha de cada operador de transporte de viajeros ferroviario, público o privado, con datos básicos acerca de su actividad, productos y servicios y ámbito geográfico de actuación.

7. A idéntica conclusión a la que se ha llegado respecto de la causa de inadmisión del artículo 18.1.c) LTAIBG ha de llegarse con respeto de la causa de inadmisión basada en la condición abusiva de la solicitud prevista en la letra e) de dicho artículo, al no apreciarse la concurrencia de los presupuestos que permiten su aplicación.

No cabe desconocer que, sobre este particular, el Tribunal Supremo ha señalado que «la causa de inadmisión del artículo 18.1.e) LTAIBG exige el doble requisito de carácter abusivo de la solicitud y falta de justificación en la finalidad de transparencia de la ley» [STS de 12 de noviembre de 2020 (ECLI:ES:TS:2020:3870)]. Por tanto, la resolución que inadmita una reclamación con fundamento en el artículo 18.1.e) LTAIBG debe justificar, por un lado, el carácter abusivo de la solicitud de acceso, por incurrir en un abuso de derecho conforme al artículo 7 del Código Civil (*acto u omisión que por la intención de su autor, por su objeto o por las circunstancias en que se realice sobrepase manifiestamente los límites normales del ejercicio de un derecho, con daño para tercero*), y, por otro, que la pretensión de acceder a la información pública no encuentra justificación en la finalidad de transparencia.

Para estimar que el ejercicio de un derecho tiene carácter abusivo se tendrá que acreditar que se dan los presupuestos establecidos por el Tribunal Supremo en reiterada jurisprudencia, que el propio Tribunal sistematizó, en el fundamento jurídico octavo de su Sentencia de 15 noviembre de 2010 (ECLI:ES:TS:2010:6592), en los siguientes términos:

«La doctrina del abuso de Derecho, en palabras de la STS de 1 de febrero de 2006 (RC nº1820/2000) se sustenta en la existencia de unos límites de orden moral, teleológico y social que pesan sobre el ejercicio de los derechos, y como institución de equidad, exige para poder ser apreciado, una actuación aparentemente correcta que, no obstante, representa en realidad una extralimitación a la que la ley no concede protección alguna, generando efectos negativos (los más corrientes daños y perjuicios), al resultar patente la circunstancia subjetiva de ausencia de finalidad seria y legítima, así como la objetiva de exceso en el ejercicio del derecho (Sentencias de 8 de julio de 1986 , 12 de noviembre de 1988 , 11 de mayo de 1991 y 25 de septiembre de 1996); exigiendo su apreciación, en palabras de la Sentencia de 18 de julio de 2000, una base fáctica que proclame las circunstancias objetivas (anormalidad en el ejercicio) y subjetivas (voluntad de perjudicar o ausencia de interés legítimo)».



En el presente caso no se aprecia la concurrencia de ninguna de estas condiciones de carácter subjetivo y objetivo. Ni hay una extralimitación en la conducta carente de finalidad seria y legítima, con voluntad de perjudicar o huérfana de interés legítimo, ni se observa un exceso en el ejercicio del derecho que pueda calificarse como anormal, tomando en consideración, asimismo, que peticiones equivalentes han sido satisfechas recientemente por ADIF sin invocar la concurrencia de la causa de inadmisión del artículo 18.1.e), tal y como constató este Consejo en su resolución R CTBG 80/2025, de 24 de enero, en la que se recogía lo siguiente:

«A lo anterior se añade que, en este caso, la reclamante aporta la respuesta ofrecida respecto de la misma solicitud en relación con los trenes de cercanías de Madrid. Pone de manifiesto que, en aquel caso (00001-00088036) su petición se duplicó en dos procedimientos dirigidos a RENFE y a ADIF. De la documentación que aporta se desprende que RENFE también acordó la inadmisión de la solicitud ex artículo 18.1.c) LTAIBG, pero que ADIF, acordó la concesión parcial del acceso declarando la inadmisión de la solicitud respecto del concreto desglose peticionado y del arco temporal con arreglo a lo dispuesto en el artículo 18.1.c) y e) LTAIBG, proporcionando la que ha podido recopilar y que puede ser de interés para la solicitante: (i) evolución porcentual de los sucesos con afectación al servicio de cercanías de Madrid comprendidos entre los años 2012 y 2023 y (ii) El desglose al detalle de los sucesos con afectación al servicio cercanías de Madrid comprendidos entre los años 2019 a 2023 que es el periodo al que puede remontarse los sistemas —fecha y hora de inicio incidencia, trayecto afectado, fecha y hora del fin de la incidencia, código de la incidencia, descripción del suceso, duración de la incidencia, número de trenes afectados y suma en minutos del retraso—».

Además, ADIF no señala en ningún momento en qué podría consistir la actuación abusiva del solicitante, sino que únicamente se limita a indicar que lo solicitado no está justificado con la finalidad de la LTAIBG dado que se trata de información *«sin relación con las acciones, decisiones, los fondos públicos que concurren en la actividad de Adif»*.

Respecto de si la solicitud se encuentra justificada con la finalidad de la LTAIBG, ha de recordarse que el interés público en el acceso a una información se mide por su valor para materializar los fines de la transparencia enunciados en el preámbulo de la LTAIBG: conocer cómo se toman las decisiones que afectan a la ciudadanía y cómo se gestionan los recursos públicos, de modo que se pueda someter a escrutinio las actuaciones de los responsables públicos. En este sentido, acceder a la información sobre incidentes en los servicios de Alta Velocidad A Coruña-Vigo durante el período



indicado permite contar con una información objetiva para valorar las decisiones políticas sobre la prestación del servicio en un determinado territorio y que la ciudadanía forme su propio juicio sobre las actuaciones de los responsables públicos en esta materia.

Por último, ADIF cita la Sentencia de la Audiencia Nacional de 30 de mayo de 2019 (ECLI:ES:AN:2019:2335), en relación con dos resoluciones de este Consejo, R 320/2015, de 16 de diciembre, y 321/2015, de 18 de diciembre, en la que se asume la posición del Ministerio de Hacienda acerca de que la publicidad activa de las resoluciones con relevancia jurídica que prevé el artículo 7 LTAIBG no implica la obligación de *«crear una base de datos jurídica para su uso por profesionales (...) para lo cual existen unas específicas bases de datos a disposición de los ciudadanos que cumplen adecuadamente el fin de la Ley de Transparencia»* en relación a una petición sobre *«instrumentos de gestión (tales como bases de datos) de los que se sirven los órganos económico-administrativos»*.

Este Consejo aclara que el criterio de esta sentencia no resulta aplicable a la presente petición, que no se refiere a la publicidad activa de un instrumento de gestión auxiliar, sino a la solicitud de información de la actividad de ADIF referente a su control de las incidencias producidas en los servicios de transporte de viajeros por ferrocarril.

8. Así pues, no considerándose justificada la concurrencia de las causas de inadmisión invocadas, procede analizar por último la aplicación del límite previsto en el artículo 14.1.h) LTAIBG, referido a posibles perjuicios a los intereses económicos y comerciales de la actual operadora del Eje Atlántico, dado que ADIF estima que, dado el contexto actual de liberalización del servicio de transporte de ferrocarril, facilitar la información supondría un perjuicio a la libre competencia y una ventaja competitiva para otras operadoras que pasen a prestar servicios en el mismo ámbito, equiparando dicha información a un estudio de mercado.

Desde esta perspectiva, conviene recordar, en primer lugar, que tal como se puso de manifiesto en el Criterio Interpretativo CI/02/2015, de 24 de junio, el artículo 14 LTAIBG no supondrá, en ningún caso, una exclusión automática del derecho a la información, sino que será necesario realizar la ponderación de los diversos intereses presentes y motivarse de forma expresa la restricción al ejercicio del derecho. En esta línea, en la STS de 20 de junio de 2020 se recuerda que *«en todo caso, los límites previstos se aplicarán atendiendo a un test de daño (del interés que se salvaguarda con el límite) y de interés público en la divulgación (que en el caso concreto no prevalezca el interés público en la divulgación de la información) y de forma proporcionada y limitada por su objeto y finalidad»*.



La delimitación de qué haya de entenderse por perjuicio a los intereses económicos y comerciales ha quedado establecida en el Criterio Interpretativo CI/01/2019, de 24 de septiembre, de este Consejo, en el que se pone de manifiesto que *«por “intereses económicos” se entienden las “conveniencias, posiciones ventajosas o de importancia de un sujeto individual o colectivo en el terreno de la producción, distribución y consumo de bienes y servicios” y por “intereses comerciales” las “conveniencias, posiciones ventajosas o de importancia en el materias relativas al ámbito del intercambio de mercancías o servicios en un ámbito de mercado”»*. Se añade que, para calificar una información como secreta o confidencial por afectar a tales intereses, debe tratarse de una información relativa a circunstancias u operaciones que guarden conexión directa con la actividad económica propia de la empresa; que no se trate de una información fácilmente accesible o conocida y que exista una voluntad de mantenerla alejada del conocimiento público —lo que debe obedecer a *«un legítimo interés objetivo que debe tener naturaleza económica, y que cabrá identificar. Por ejemplo, cuando la revelación de la información produzca el detrimento de la competitividad de la empresa titular del secreto frente a sus competidores, debilite la posición de esta en el mercado o le cause un daño económico al hacer accesible a los competidores conocimientos exclusivos de carácter técnico o comercial»*.

Con arreglo al citado criterio y a fin de evitar una aplicación automática del límite, no resulta suficiente argumentar sobre la posibilidad incierta de que se pueda producir un daño sobre los intereses económicos y comerciales; el perjuicio debe ser definido indubitado y concreto y el daño debe ser sustancial, real, manifiesto y directamente relacionado con la divulgación de la información. Además, constatada la existencia del daño y su impacto, siempre según el criterio interpretativo, *«deberá procederse a la ponderación de la existencia de un interés prevalente que marcará, en última instancia, el peso de dicho daño en los intereses económicos y comerciales frente al interés legítimo existente en conocer la información concreta a divulgar»*.

9. En su resolución, ADIF argumenta que *«en un mercado liberalizado y abierto a la competencia el mero hecho de facilitar determinados datos operativos, considerados sensibles desde el punto de vista comercial, es susceptible de ser considerado un comportamiento anticompetitivo, pudiendo concebirse como un intercambio de información sensible prohibido por la normativa de competencia nacional y comunitaria»*.

Respecto de esta alegación, se recuerda en primer lugar el hecho de que gran cantidad de información relativa a los servicios comerciales de ferrocarril es objeto



de publicación por diferentes agentes, tal y como se ha expuesto en el fundamento jurídico 6 de esta resolución, y que la propia Comisión Nacional del Mercado de Valores (CNMV) incluye en sus informes trimestrales de supervisión del mercado de transporte ferroviario los datos de la evolución de precios de los billetes ofertados por cada una de las operadoras de Alta Velocidad.

Por tanto, este Consejo considera, en primer lugar, que la invocación genérica de la libre competencia de un sector o de la existencia de un mercado liberalizado que consta en la resolución objeto de reclamación no puede justificar la denegación de acceso a un dato determinado, como es el de los incidentes, sino que hubiese sido necesario justificar los motivos por los que el conocimiento público de ese concreto dato se define como sensible para la libre competencia, mientras que otros datos del servicio, como el indicado ejemplo del precio de los billetes, no tiene dicha implicación, justificación que no es aportada por ADIF.

En caso de denegación del acceso a los datos sobre incidentes en el transporte ferroviario de viajeros, tanto si son datos del servicio de una operadora pública como de operadoras privadas no sometidas a la LTAIBG, corresponde al órgano requerido explicar los motivos que justifiquen la denegación, bien sean motivos apreciados directamente por dicho órgano, bien sean motivos apreciados como resultado del trámite de alegaciones de terceros previsto por el artículo 19.3 LTAIBG. En este caso, ADIF no motiva suficientemente la denegación, ya que no se refiere a las circunstancias que implican que el dato concreto de incidencias sea una información sensible para la competencia, ni motiva, como se explicará posteriormente, que sea un dato cuyo conocimiento sea perjudicial para los intereses económicos y comerciales de alguna de las operadoras de ferrocarril.

En segundo lugar, debe subrayarse que, si bien existe un contexto de competencia a nivel nacional en los servicios de transporte de viajeros de Larga Distancia Convencional y de Alta Velocidad, dicho contexto no es efectivo todavía en la Alta Velocidad correspondiente a los trayectos que tienen su origen o destino en A Coruña y Vigo, que son objeto del presente procedimiento. De hecho, en los informes trimestrales de la CNMV no se incluye el corredor Madrid-Ourense, del que derivan los trayectos de Alta Velocidad indicados. Al respecto, puede consultarse el último de ellos, de 28 de marzo de 2025, en el siguiente enlace: <https://www.cnmv.es/sites/default/files/5845648.pdf> Por tanto, no queda justificado por ADIF que la información que pudiera existir sobre los incidentes en dichos trayectos entre septiembre de 2023 y la fecha de la solicitud que la información solicitada pueda referirse a operadores diferentes a Renfe Viajeros, ni que se trate



actualmente de información afectada por la normativa de competencia o incluida en la supervisión del mercado de transporte ferroviario.

El órgano requerido añade que la solicitud implica el acceso a *«datos e información sensible a la totalidad de estos operadores de transporte ferroviario, públicos o privados, que compiten entre sí en régimen de libre competencia y que normalmente no publican (...) información detallada y sensible, y en cierto modo privilegiada, sobre la todas o parte de las mercantiles que compiten, como son los operadores de Alta Velocidad, en un mercado recientemente liberalizado (...) un estudio de mercado sobre un aspecto muy relevante de los- servicios que prestan las operadoras ferroviarias de AV (...) ponen de manifiesto con alto grado de detalle la evolución de características y particularidades entre los diferentes operadores ferroviarios»*.

En este sentido, ADIF tampoco concreta el peso que en un estudio de mercado tendría la información sobre incidentes en relación con otros factores que, sin duda, serían analizados, como puede ser los precios, los trayectos ofertados, cifras sobre pasajeros, velocidades, material u otros datos que sí se hacen públicos por las operadoras, sin justificar el motivo de que uno de los datos no pueda hacerse público sin perjuicio para la competencia o la posición comercial de las operadoras y otros sí.

A ello se añade que, al igual que el precio de los billetes, los datos de cada una de las incidencias en los servicios de transporte de viajeros de ferrocarril son de conocimiento público, con mayor o menor alcance, cuando se producen. En primer lugar, los pasajeros del trayecto en que se produce el incidente son informados por la propia operadora de distintos modos: correo electrónico, mensajería directa, redes sociales, avisos por megafonía y en las pantallas de cada estación, etc., con indicación del trayecto, fecha, motivo y tiempo de demora consecuencia de la incidencia. En segundo lugar, los incidentes de mayor entidad son frecuentemente recogidos en los medios de comunicación, tanto de carácter territorial como de carácter nacional. Por ello, este Consejo considera que la denegación de acceso a un listado agregado de los detalles de cada una de las incidencias ha de justificarse de modo concreto, lo que ADIF no ha realizado en su resolución ni durante la tramitación del presente procedimiento.

10. En cuanto al juicio de proporcionalidad, ADIF expone que *«esta solicitud de acceso no ha puesto de manifiesto ningún motivo de naturaleza pública o privada que pudiese justificar el acceso a la información que solicita salvo la mención subjetiva al funcionamiento del servicio»* y que el interés público objeto de protección es *«la libre competencia entre operadores mercantiles en igualdad de condiciones y respetando*



los derechos de todos los que no tienen por qué someterse a la presente Ley [LTAIBG]».

ADIF expone, asimismo, que «el perjuicio aflora claramente y no es otro que el daño y desventaja competitiva sustancial, real, manifiesta y directamente relacionada con la divulgación de la información que se está solicitando respetos de los operadores que ya están contra los operadores ferroviarios que pretenden entrar en dicho mercado (...) dado que, por su composición accionarial, actualmente no vienen obligados a someterse a la Ley de Transparencia- (...) la totalidad de los operadores de transporte la mantienen como reservada o- confidencial, y que sólo publican libremente cuando les puede otorgar un rédito empresarial».

En este caso, como ya se ha señalado en el anterior fundamento Jurídico 7 de esta resolución, existe un interés público evidente en el conocimiento de la información, sin que se haya probado que su divulgación haya causado en los Cercanías de Madrid (donde también se concedió esta información, según se expone en el fundamento jurídico 5) el posible perjuicio que ahora se alega puede causarse con el conocimiento de las incidencias relativas al servicio de Alta Velocidad del Eje Atlántico.

A ello se añade que, de acuerdo con lo expuesto en el fundamento jurídico 6, el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible (y Departamentos equivalentes en el pasado) ha publicado en los informes anuales del «*Observatorio del Ferrocarril en España*» anteriores a 2020 datos detallados sobre los servicios de Alta Velocidad que son específicos del servicio prestado por Renfe/Renfe Viajeros en la medida en que hasta 2021 no se incorporan otros operadores, y, por tanto, todos los datos reflejados en los anteriores informes sobre servicios de Alta Velocidad son atribuibles a la operadora pública.

No se alega por ADIF, sin embargo, que la disponibilidad de dichos datos hubiese causado un perjuicio a los intereses económicos y comerciales de Renfe Viajeros en un momento inmediatamente anterior a la entrada de otros operadores en el servicio de los distintos corredores (por ejemplo, entrada de OUIGO en el corredor Madrid-Barcelona en mayo de 2021, o entrada de Iryo en el corredor Madrid-Sevilla en marzo de 2023). De hecho, en el anteriormente citado informe de la CNMV sobre el último trimestre de 2024 se indica que *Renfe Viajeros sigue siendo el operador más importante en todos los corredores*.

En conclusión, no se justifica por ADIF de qué modo la información sobre el dato concreto solicitado de las incidencias en el servicio resulta perjudicial para los



intereses económicos y comerciales de Renfe Viajeros frente a la entrada en un servicio de otras operadoras, cuando anteriormente han estado disponibles una gran cantidad de otros datos referentes a la actividad y servicios de la operadora pública sin que ello impida que actualmente continúe siendo el operador más importante.

11. A lo añadido en las alegaciones acerca de que la información solicitada puede incidir la divulgación de esta información en la imagen que del transporte de viajeros por ferrocarril tiene la sociedad en favor de otros medios de transporte, este Consejo considera que esta referencia al posible descrédito que se ocasionaría al servicio de transporte de viajeros por ferrocarril se realiza de forma ciertamente genérica.

Este Consejo se ha pronunciado recientemente sobre un argumento planteado en similares términos en su R CTBG 393/2025, de 4 de abril, en el sentido siguiente:

«[s]i bien es cierto que la reputación de una empresa es uno de los elementos con influencia directa sobre la posición de esa empresa entre los competidores, también lo es que, en este caso, no sólo se habla de ese eventual perjuicio en términos hipotéticos o de posibilidad («pudiendo ser utilizados para conseguir un injustificado descrédito, debido a que las dificultades en la explotación del servicio resultan imputables»), sino que, en la necesaria ponderación entre el interés de la empresa en mantener en secreto las reclamaciones presentadas y el interés público en conocer dicha información, prevalece el segundo. En este sentido no puede desconocerse que la propia entidad reclamación alude a la caracterización de los servicios que presta como servicio de interés general, lo que evidencia el interés público en acceder a esta información».

Esta argumentación respecto de la imagen de una empresa resulta plenamente aplicable a la cuestión de la imagen o reputación general de un servicio público, como es el servicio de transporte de viajeros por ferrocarril, así como a la solicitud de datos sobre incidencias ocurridas en el mismo.

Finalmente, en relación a la referencia de ADIF a la resolución de este Consejo R CTBG 536/2024, de 16 de mayo, se aclara que ni en dicha resolución ni en las citadas en la misma se hacía referencia a los contornos del artículo 14. 1 h) como límite de acceso cuando se trata del mercado liberalizado del ferrocarril en España, sino que se desestimaba la reclamación por apreciarse la concurrencia de la causa de inadmisión del artículo 18.1.e) LTAIBG en el caso de una solicitud en que se interesaban a Renfe las cifras de viajeros de un gran número de trayectos, cualidad de abusiva que no se aprecia en la presente solicitud, que se refiere únicamente a los trayectos de Alta Velocidad con origen o destino en dos ciudades concretas.



En conclusión, teniendo en cuenta lo anterior, este Consejo considera que no resulta suficiente la argumentación expuesta por ADIF para la aplicación de este límite, en la medida en que no se ha justificado el perjuicio real y directo que puede comportar la entrega de la información sobre incidencias para la operadora pública que actualmente presta el servicio, para otras operadoras que puedan prestarlo en el futuro, o para la libre competencia en general.

12. En este sentido, debe recordarse que la eventual aplicación de alguno de límites legales, o de las causas de inadmisión del artículo 18 LTAIBG, para denegar o inadmitir una solicitud de acceso a información pública, sólo podrá considerarse conforme a derecho si se cumplen los requisitos de proporcionalidad y justificación expresa atendiendo a las circunstancias del caso concreto, tal y como exige nuestro ordenamiento y ha subrayado en numerosas ocasiones el Tribunal Supremo.

Esta exigencia de proporcionalidad obliga también a examinar siempre la posibilidad de conceder un acceso parcial a la información solicitada, o proporcionarla en un formato diferente, antes de acordar la denegación integral, pues toda limitación de un derecho habrá de ceñirse a lo estrictamente necesario. De ahí que, como también ha dictaminado el Tribunal Supremo, el *«juicio de proporcionalidad requerido por el artículo 14.2 LTAIBG también es exigible en la aplicación del artículo 16 de la LTAIBG, que prevé la posibilidad de un acceso parcial a la información, en los casos en los que la aplicación de alguno de los límites del artículo 14 LTAIBG (lo que es extensible a las causas de inadmisión del artículo 18 LTAIBG) no afecte a la totalidad de la información solicitada»* (STS de 21 de enero, ECLI:ES:TS:2021:574).

13. Por todo lo anteriormente expuesto, se concluye que debe estimarse la reclamación presentada ante este Consejo, a fin de que se proporcione al reclamante aquella parte de la información que pueda ser facilitada sin acometer una tarea previa de reelaboración, tomando como ejemplo la información entregada por ADIF en la previa resolución sobre el acceso a la misma información respecto de las líneas de cercanías de Madrid.

III. RESOLUCIÓN

En atención a los antecedentes y fundamentos jurídicos descritos, procede:

PRIMERO: ESTIMAR la reclamación interpuesta frente a la resolución de ADIF/MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE.



SEGUNDO: INSTAR a ADIF/MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE a que, en el plazo máximo de 10 días hábiles, remita al reclamante la siguiente información:

«(...) las incidencias registradas desde el 1 de septiembre de 2023 en el Eje Atlántico de alta velocidad entre A Coruña y Vigo con detalle de días, motivos, número de trenes afectados, minutos acumulados de retraso y estación o trayecto donde se produjo el incidente. En caso de no tener disponibles ninguno de los detalles solicitados por requerir reelaboración solicito se me facilite extracto estadístico sobre los mismos que sin duda debe poseer Adif para un correcto desempeño de sus competencias».

TERCERO: INSTAR a ADIF/MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE a que, en el mismo plazo máximo, remita a este Consejo de Transparencia copia de la información enviada al reclamante.

De acuerdo con el [artículo 23.1⁷](#), de la Ley 19/2013, de 9 de diciembre, de transparencia, acceso a la información pública y buen gobierno, la reclamación prevista en el artículo 24 de la misma tiene la consideración de sustitutiva de los recursos administrativos, de conformidad con lo dispuesto en el [artículo 112.2 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre⁸](#), de Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

Contra la presente resolución, que pone fin a la vía administrativa, se podrá interponer recurso contencioso-administrativo, en el plazo de dos meses, directamente ante la Sala de lo Contencioso-administrativo de la Audiencia Nacional, de conformidad con lo previsto en el [apartado quinto de la Disposición adicional cuarta de la Ley 29/1998, de 13 de julio, Reguladora de la Jurisdicción Contencioso-administrativa⁹](#).

EL PRESIDENTE DEL CTBG

Fdo.: José Luis Rodríguez Álvarez

⁷ <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2013-12887&tn=1&p=20181206#a23>

⁸ <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2015-10565&p=20151002&tn=1#a112>

⁹ <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-1998-16718&p=20230301&tn=1#dacuarta>