



Resolución reclamación art. 24 LTAIBG

Número y fecha de resolución: indicados al margen.

Número de expediente: 1105/2025

Reclamante: [REDACTED]

Organismo: ADIF/MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE.

Sentido de la resolución: Estimatoria.

Palabras clave: estudios, alta velocidad, flujos de viajeros, art. 18.1.b) LTAIBG.

I. ANTECEDENTES

1. Según se desprende de la documentación obrante en el expediente, el 7 de mayo de 2025 la reclamante solicitó al 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:

«Copia en PDF de los documentos públicos Estudio para la estimación de la demanda actual y futura de la línea de alta velocidad Madrid-Galicia (2019) y del documento Actualización de los flujos de movilidad de viajeros tras la puesta en servicio del Eje Atlántico de Alta Velocidad (2022)».

2. Mediante resolución de la E.P.E. ADIF AV, de 13 de mayo de 2025, se inadmite la solicitud con base en las siguientes consideraciones:

«(...) si bien dichos informes fueran cofinanciados con fondos públicos, cuestión comprensible teniendo en cuenta que ADIF AV es una entidad pública empresarial adscrita al Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible y propiedad del Estado, no obstante los informes solicitados sobre estimaciones no gozan de un carácter

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



finalístico o sustantivo, como informes en si propiamente considerados, siendo solamente información con carácter auxiliar o de apoyo, preparatoria de la actividad de la futura gestión de posibles flujos de viajeros en la infraestructura ferroviaria que lleva a cabo esta entidad, junto con el resto de información que esté contenida en notas, borradores, opiniones o resúmenes internos de las futuras causas litigiosas; para ayudar en la estrategia y optimización de dicha gestión sin ser una parte procedimental de la misma; siendo que, dicho carácter de información auxiliar o de apoyo recaería bajo el amparo de la causa de inadmisión prevista en el artículo 18 .1.b) de la Ley 19/2013 (...)»

En este escrito se citan distintas resoluciones del CTBG para respaldar la decisión adoptada, y se finaliza señalando lo siguiente:

«(...) a la vista de todos los criterios anteriormente mencionados, cabe concluir que, el contenido de la información solicitada (que no configuran informes finalistas como ya se ha razonado) y su finalidad hacen que sea subsumible en la definición de información preparatoria de la actividad del órgano, siendo que, en este sentido resulta claro que se trata de una información auxiliar y procediendo su inadmisión total».

3. Mediante escrito registrado el 26 de mayo de 2025, la solicitante interpuso una reclamación ante el Consejo de Transparencia y Buen Gobierno (en adelante, el Consejo) en aplicación del [artículo 24² LTAIBG](#) en la que pone de manifiesto lo siguiente:

«1. El precepto invocado por ADIF AV prevé la inadmisión de solicitudes cuando la información tenga carácter auxiliar o de apoyo, como notas, borradores, opiniones, resúmenes, comunicaciones e informes internos o entre órganos o entidades administrativas. Sin embargo, en el presente caso, los informes solicitados no son notas ni borradores, sino informes técnicos finalizados, encargados y utilizados como soporte técnico para la toma de decisiones estratégicas en el ámbito de las infraestructuras. Tampoco son comunicaciones internas ni documentos estrictamente internos, sino estudios contratados y sufragados con fondos públicos. Igualmente, no es, en ningún caso, información preparatoria carente de efectos ad extra, sino que incide directamente en la toma de decisiones públicas sobre grandes inversiones en infraestructuras.

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



2. La Audiencia Nacional ha sentenciado que los informes excluidos del derecho de acceso deben tener un ámbito exclusivamente interno, pero no aquellos que objetivan aspectos relevantes que deben ser informados. Asimismo, el Consejo de Transparencia y Buen Gobierno ha reiterado en varias de sus resoluciones que no pueden excluirse informes que fundamenten decisiones públicas como es el caso: determinar o no la necesidad de ejecución de una infraestructura sufragada con fondos públicos.

3. Además, el artículo 12 de la Ley 19/2013 reconoce a todas las personas el derecho a acceder a información pública. Los informes solicitados han sido elaborados o contratados por ADIF AV en el ejercicio de sus funciones, tienen un carácter eminentemente técnico y son decisivos para evaluar la viabilidad de infraestructuras públicas ferroviarias ejecutadas posteriormente. Por tanto, los documentos solicitados no reúnen ni los requisitos legales ni jurisprudenciales para ser considerados información auxiliar. Tienen carácter sustantivo, determinante y esencial en la toma de decisiones públicas, lo que impide su inadmisión con base en el artículo 18.1.b) de la Ley 19/2013».

4. Con fecha 27 de mayo de 2025, 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 19 de junio de 2025 tuvo entrada en este Consejo, junto al expediente, escrito de ADIF en el que se señala lo siguiente:

«Tal y como ha señalado reiteradamente el Consejo de Transparencia y Buen Gobierno, el artículo 18.1.b) permite la inadmisión de solicitudes que versen sobre información que no forma parte del expediente administrativo finalizado, ni constituye documentación sustantiva, sino que se enmarca en el ámbito de la actividad interna de estudio, deliberación o coordinación entre órganos administrativos. En este sentido, los estudios solicitados no son documentos públicos en el sentido estricto del artículo 13 de la Ley 19/2013, sino instrumentos de trabajo interno, cuya divulgación podría incluso afectar al principio de eficacia administrativa y a la confidencialidad de los procesos de planificación estratégica.

Cabe recordar, para ponernos en el correcto contexto ferroviario, que el Eje atlántico discurre de norte a sur por el litoral atlántico gallego entre a Coruña y Vigo a lo largo de 155,6 kilómetros, comunicando cinco de las siete mayores ciudades gallegas. Esta infraestructura del Eje Atlántico está comunicada con la nueva conexión Madrid – Galicia, sobre la que también se pregunta, a la altura de Santiago de Compostela. En diciembre de 2009 entró en servicio el trayecto para trenes de



tracción diésel entre Santiago y A Coruña (61,7 km). Posteriormente, este tramo se electrificó y quedó conectado e integrado, en diciembre de 2011, con la nueva relación Ourense – Santiago – A Coruña. Para su financiación y desarrollo se ha contado con líneas de ayudas procedentes de los distintos fondos y programas de la Unión Europea (UE), puesto que el impulso de dicha infraestructura siempre ha sido un compromiso en el marco de la política intermodal de transporte de la UE, sentando la premisa con esto de que su definitiva ejecución quedó siempre totalmente aparte de proyecciones a futuro o estudios de flujo de movimiento de pasajeros. Concretamente dicho impulso al compromiso europeo de realizar la infraestructura se produjo a lo largo de tres periodos el primero en 2006, posteriormente de 2007 a 2013 y finalmente de 2014 a 2020. <https://www.adifaltavelocidad.es/eje-atlantico>

Así las cosas, la puesta en servicio del Eje Atlántico fue y está siendo gradual llevando en funcionamiento ya más de diez años con un crecimiento exponencial en número de usuarios, como así recogen los diarios de tirada autonómicos en reciente noticia del año en curso. <https://www.farodevigo.es/gran-vigo/2025/04/17/trenes-galicia-amenazacierre-lider-nacional-eje-atlantico-10-anos-116463609.html>

A la vista de lo anterior, resulta especialmente relevante precisar el alcance de las afirmaciones realizadas por (...) en su escrito de reclamación, en relación con la naturaleza de los informes solicitados. La reclamante reconoce expresamente que los documentos objeto de su solicitud han sido “finalizados”, lo que, en su opinión, justificaría su carácter de información pública. Sin embargo, esta afirmación no desvirtúa la aplicación del artículo 18.1.b) de la Ley 19/2013, ya que la finalización material de un documento no determina por sí sola su carácter sustantivo o decisorio, ni lo convierte automáticamente en información pública en los términos exigidos por la norma. Restaría, en este momento, explicar cómo “se toman las decisiones” para determinar si dichos informes tienen, o no, carácter de información pública.

Resultando que es el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (en adelante MITMA) quién solicitó a ADIF la elaboración de los informes que suscitan el interés de (...). Es una realidad que ADIF goza de personalidad jurídica propia y plena capacidad de obrar para el cumplimiento de sus fines y patrimonio propio (ex art. 1 del Decreto 2395/2004, de 30 de diciembre, por el que se aprueba el Estatuto de la entidad pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias), sin embargo, ese hecho es, perfectamente, compatible con la posibilidad de que el MITMA en el ejercicio de sus competencias y en la comprensión de que ADIF es una entidad pública empresarial adscrita al MITMA a través de la Secretaría de Estado



de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, realice un encargo como este a ADIF. En definitiva, en relación con este particular, se puede decir que ADIF ha desempeñado una función de carácter instrumental.

Establecido lo anterior, procede insistir en la cuestión competencial. En ese sentido cabe preguntarse, ¿es posible conectar la petición realizada por el MITMA con el desarrollo de alguna de sus competencias en esta materia? La respuesta es, sí. Es el MITMA y no ADIF quien tiene la autoridad y la potestad para, una vez analizadas todas las opciones y obtenida toda la información necesaria, decidir, en su caso, instar (ex art. 4,5 y 11 de la Ley 38/2015 de 29 de septiembre, del sector ferroviario, en adelante LSF) las potestades de impulso, inclusión y planificación de infraestructuras ferroviarias dentro de la RFIG. Por otro lado, de la misma manera, en ejercicio de la dirección estratégica y de la competencia establecida en el art. 5 de la LSF, vuelve a ser el MITMA quien necesita disponer de toda la información y documentación necesaria (entre la que se incluiría, en su caso, estudios del tipo del objeto de solicitud, no siendo necesariamente estos) para elaborar la estrategia quinquenal que, en su caso, financie las actuaciones necesarias que puedan afectar a las infraestructuras o el tráfico ferroviario de las líneas a las que la solicitud hace referencia.

La argumentación realizada en la resolución y desarrollada y precisada ahora con motivo de la reclamación de (...) era y es válida en relación con la información sobre los dos estudios de demanda solicitados. Es decir, la documentación obrante en la entidad relacionada con esas cuestiones no tiene un carácter preceptivo, ni finalístico, no es información sustantiva sobre la decisión final a tomar respecto a la ejecución o proyección de uso de ambas infraestructuras o que afecte en el fondo al desarrollo de las mismas, consecuentemente, la aplicación el artículo 18.1 b) de la Ley 19/2013 es extensiva a las mismas.

Una vez plasmado en el escrito reclamado el criterio interpretativo del CTBG CI/006/2015 y su materialización práctica en las tres resoluciones del CTBG mencionadas en el escrito ahora reclamado, procede analizar si de manera análoga, podemos aplicar estos razonamientos a nuestro supuesto de hecho.

Pues bien, siempre es el Ministerio de Transportes Movilidad y Agenda Urbana (en adelante MITMA) quien interesa la elaboración de los informes que ahora se solicitan. Este hecho es perfectamente lógico en tanto en cuanto ADIF posee los conocimientos técnicos necesarios y el acceso a datos para su confección, aunque no controle ya los canales de venta de billetes ferroviarios. Sin embargo, y aquí reside la cuestión nuclear del razonamiento, ADIF no va a hacer uso de estos



estudios para la adopción de ningún tipo de decisión sobre ambas líneas, Eje Atlántico y línea Madrid - Galicia. El porqué de esta negación reside en una cuestión puramente competencial, contrariamente a lo que afirma la reclamante sobre que dichos informes influyen en el desarrollo y son tajantemente “utilizados como soporte técnico para la toma de decisiones estratégicas en el ámbito de las infraestructuras” por parte de ADIF AV y esto es debido a que esta entidad carece de competencias relativas a (i) la inclusión de infraestructuras ferroviarias en la RFIG, el diseño (ii) de la estrategia indicativa del desarrollo, mantenimiento y renovación de la misma, la (iii) puesta en servicio de las líneas o de (iv) su clausura. Esto se puede comprobar en la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario (en adelante LSF) en concreto en sus artículos 4, 5 y 11. Por lo tanto, en plena coherencia con la solicitud, es el MITMA quien ostenta las enumeradas competencias.

A mayor abundamiento, no existe disposición legal alguna que otorgue a estos estudios un carácter preceptivo o vinculante, ni que los configure como documentos esenciales para la adopción de decisiones administrativas. Su finalidad es meramente informativa y de apoyo técnico, sin que de ellos se derive, directa o indirectamente, una obligación de actuación por parte de ADIF o del MITMA. En definitiva, y en coherencia con la doctrina consolidada del Consejo de Transparencia y Buen Gobierno, debe concluirse que los documentos solicitados constituyen información auxiliar, elaborada en el marco de la colaboración técnica entre órganos administrativos, y que no forman parte del núcleo decisorio de la actuación pública. En consecuencia, procede confirmar la aplicación del artículo 18.1.b) de la Ley 19/2013 y desestimar la reclamación interpuesta».

5. El 20 de junio de 2025, se concedió audiencia a la reclamante para que presentase las alegaciones que estimara pertinentes sin que, habiendo comparecido a la notificación, haya presentado observación alguna.

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 dos estudios sobre flujos de viajeros elaborados en ADIF a petición del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.

ADIF dictó resolución en la que acordaba la inadmisión de la solicitud al entender de aplicación la causa de inadmisión prevista en el artículo 18.1.b) LTAIBG, referida a información de carácter auxiliar o de apoyo. Con posterioridad, durante la sustanciación de este procedimiento, subraya que los informes han sido elaborados a petición del MITMA y para el ejercicio, en su caso, de competencias propias del Ministerio, sin que tengan un carácter decisorio o relevante en lo concerniente a la actividad de ADIF.

4. Para valorar la conformidad de la causa de inadmisión invocada con la LTAIBG es necesario volver a recordar que el derecho de acceso a la información pública está

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>



reconocido en la LTAIBG como un auténtico derecho público subjetivo y configurado de forma amplia, disponiendo que solamente se verá limitado en aquéllos casos en que sea necesario por la propia naturaleza de la información –derivado de lo dispuesto en la Constitución Española- o por su entrada en conflicto con otros intereses protegidos.

Esta formulación amplia en el reconocimiento y en la regulación legal del derecho de acceso a la información obliga a interpretar de forma estricta, cuando no restrictiva, tanto los límites a este derecho que se contemplan en el artículo 14.1 LTAIBG como las causas de inadmisión enumeradas en el artículo 18.1 LTAIBG. Así lo ha proclamado el Tribunal Supremo en su Sentencia de 16 de octubre de 2017 (ECLI: ES:TS:2017:3530), en la que sostiene que *«Cualquier pronunciamiento sobre las "causas de inadmisión" que se enumeran en el artículo 18 de la Ley 19/2013, de 9 de diciembre, (...) debe tomar como premisa la formulación amplia y expansiva con la que aparece configurado el derecho de acceso a la información en la Ley 19/2013." (...)* "Esa formulación amplia en el reconocimiento y en la regulación legal del derecho de acceso a la información obliga a interpretar de forma estricta, cuando no restrictiva, tanto las limitaciones a ese derecho que se contemplan en el artículo 14.1 de la Ley 19/2013 como las causas de inadmisión de solicitudes de información que aparecen enumeradas en el artículo 18.1.(...) sin que quepa aceptar limitaciones que supongan un menoscabo injustificado y desproporcionado del derecho de acceso a la información» (doctrina reiterada en varias posteriores).

5. Sentado lo anterior, en relación con la aplicación de la causa de inadmisión del artículo 18.1.b) LTAIBG, es necesario tener en cuenta el Criterio Interpretativo 006/2015, adoptado por este CTBG el 12 de noviembre de 2015 en virtud de la función que le fue atribuida por el artículo 38.2.a) LTAIBG. En él se precisa que la razón determinante de su aplicación es *«la condición auxiliar o de apoyo de la información»*, y no la denominación formal que a la misma se atribuya, siendo la relación enunciada en el precepto (*«notas, borradores, opiniones, resúmenes, comunicaciones e informes internos o entre órganos administrativos»*) un mero elenco de ejemplos que no implica que los textos así nombrados contengan siempre información cuya verdadera naturaleza sea la de auxiliar o de apoyo.

Partiendo de este enfoque sustantivo, se indica que una solicitud podrá inadmitirse por estar referida a información auxiliar o de apoyo cuando se trate de información (i) que contenga opiniones o valoraciones personales del autor que no manifiesten la posición de un órgano o entidad; (ii) que sea un texto preliminar o borrador, sin la consideración de final; (iii) que se trate de información preparatoria de la actividad del órgano o entidad que recibe la solicitud; (iv) que la solicitud se refiera a



comunicaciones internas que no constituyan trámites del procedimiento o (v) que se trate de informes no preceptivos y que no sean incorporados como motivación de una decisión final. Pero también se advierte que en ningún caso tendrá la consideración de información de carácter auxiliar o de apoyo aquella que *«tenga relevancia en la tramitación del expediente o en la conformación de la voluntad política del órgano, es decir, que sea relevante para la rendición de cuentas, el conocimiento de la toma de decisiones públicas y su aplicación»*.

En este mismo sentido, debe subrayarse que según ha dictaminado la Audiencia Nacional los informes auxiliares *«son los que tienen un ámbito exclusivamente interno, pero no los que pretenden objetivar y valorar, aunque sea sectorialmente, aspectos relevantes que han de ser informados (...) Por consiguiente, si se pretende conocer la motivación seguida por las Administraciones Públicas en su toma de decisiones habrán de ser conocidos los informes por ella evacuados que resulten ser relevantes, hayan sido o no de apoyo a la decisión final, y no esperar al resultado de esta última»*. —Sentencia de la Sala de lo Contencioso-administrativo de la Audiencia Nacional, de 25 de julio de 2017 (ECLI:ES:AN:2017:3357)—

6. En este caso se ha fundamentado naturaleza auxiliar de la información solicitada en el en que, según declara ADIF, *«los informes solicitados sobre estimaciones no gozan de un carácter finalístico o sustantivo, como informes en si propiamente considerados, siendo solamente información con carácter auxiliar o de apoyo, preparatoria de la actividad de la futura gestión de posibles flujos de viajeros en la infraestructura ferroviaria»*. Subraya, asimismo, que se limitó a cumplir con la petición que le formuló el Ministerio y que *«esta entidad carece de competencias relativas a (i) la inclusión de infraestructuras ferroviarias en la RFIG, el diseño (ii) de la estrategia indicativa del desarrollo, mantenimiento y renovación de la misma, la (iii) puesta en servicio de las líneas o de (iv) su clausura. Esto se puede comprobar en la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario (en adelante LSF) en concreto en sus artículos 4, 5 y 11. Por lo tanto, en plena coherencia con la solicitud, es el MITMA quien ostenta las enumeradas competencias»*.

De lo expuesto en el anterior fundamento jurídico se desprende que los informes solicitados no pueden considerarse como información meramente auxiliar o de apoyo, en el sentido que se precisa para la aplicación del artículo 18.1.b) LTAIBG. En efecto, aun no tratándose de informes preceptivos, estamos ante informes técnicos que ha solicitado el Ministerio a ADIF (precisamente por su conocimiento técnico) con el objeto de adoptar una decisión de gran trascendencia para la ciudadanía como es la de la determinación de la ejecución de infraestructuras que conllevan muy importantes inversiones públicas; informes que, a su vez, han sido financiados con



recursos públicos. Se trata, en definitiva, de informes que se han elaborado a fin de objetivar y valorar aspectos relevantes que han de ser informados, tal y como se señaló en la Sentencia de la Sala de lo Contencioso-administrativo de la Audiencia Nacional, de 25 de julio de 2017, anteriormente citada.

Por otro lado, no pueden acogerse las alegaciones referentes a la cuestión competencial que plantea ADIF dado que, con independencia de quién adopte la decisión final sobre la inversión en este tipo de infraestructuras, lo cierto es que la información obra en poder de ADIF (extremo que no ha controvertido) y han sido elaborados por la mencionada entidad en su totalidad, por lo que, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 19.4 LTAIBG, es la competente para adoptar la decisión sobre su acceso, como evidencia el hecho de que fue el propio Ministerio, al que inicialmente se dirigió la solicitud de acceso, el que la derivó a ADIF.

7. En conclusión, de acuerdo con lo expuesto, procede acordar la estimación de esta reclamación.

I. RESOLUCIÓN

En atención a los antecedentes y fundamentos jurídicos descritos, procede

PRIMERO: ESTIMAR la reclamación presentada 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 diez días hábiles, facilite a la reclamante la siguiente información:

Copia en PDF de los documentos públicos «Estudio para la estimación de la demanda actual y futura de la línea de alta velocidad Madrid-Galicia (2019)» y del documento «Actualización de los flujos de movilidad de viajeros tras la puesta en servicio del Eje Atlántico de Alta Velocidad (2022)».

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

R CTBG
Número: 2025-1072 Fecha: 16/09/2025

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>