

1º.- Con fecha 21 de marzo de 2025, tuvo entrada en RENFE-Operadora, E.P.E., al amparo de la Ley 19/2013, de 9 de diciembre, de transparencia, acceso a la información pública y buen gobierno (en adelante, Ley de Transparencia), una solicitud de [REDACTED], que quedó registrada con el número 001-102664. A partir de dicha fecha comenzó a contar el plazo de un mes previsto en el artículo 20.1 de la citada ley para su resolución.

2º.- En virtud de la referida solicitud se requiere acceso a la siguiente información:

**Asunto**

*Incidencias Rodalies Catalunya*

**Información que solicita**

*Para elaboración de un reportaje periodístico, solicito la siguiente información relativa a las incidencias ocurridas en las líneas ferroviarias de Cercanías y Regionales en la comunidad autónoma de Catalunya.*

- *Número de incidencias totales registradas anualmente entre los años 2010 y 2024.*
- *Incidencias registradas en cada línea en el año 2024. En este caso, solicito la siguiente información:*

- a) Fecha*
- b) Lugar*
- c) Causa de la incidencia*
- d) Líneas afectadas*
- e) Minutos de retraso acumulados por la incidencia*
- f) Número de trenes cancelados a raíz de la incidencia.*

3º.- La solicitud planteada no tiene por objeto el acceso a información pública, atendiendo al concepto del artículo 13 de la Ley de Transparencia. Por el contrario, se solicita la elaboración de un informe específico, con el detalle y desglose pretendido por el peticionario, sobre las incidencias del servicio que presta una sociedad mercantil, Renfe Viajeros, S.M.E., S.A. (en adelante, Renfe Viajeros). Todo ello para un extenso periodo de 14 años.

Ante estos supuestos, el Consejo de Transparencia y Buen Gobierno (en adelante, CTBG) advierte que el derecho de acceso no ampara la obtención de respuestas o la elaboración de informes «ad hoc» fuera del ámbito de un procedimiento administrativo, ya que ello daría lugar a actos futuros. Igualmente, el CTBG y la Audiencia Nacional reconocen la posibilidad de inadmitir una solicitud con base en el artículo 13, cuando no recaiga sobre «información pública». Nos remitimos a la Resolución R/0276/2018.

Por lo tanto, no siendo procedente esa elaboración, se concede acceso parcial a la información disponible. Así, de conformidad con el artículo 22.3 de la Ley de Transparencia, se ponen de manifiesto los medios a disposición de los usuarios en los que figura información sobre las incidencias del servicio de Rodalies de Cataluña, los cuales satisfacen el interés público.

Concretamente, en el Canal de X, @rodalies (<https://x.com/rodalies?lang=es>) y el canal @infoADIF (<https://x.com/InfoAdif>) se publica información actualizada sobre las incidencias que afectan al servicio Rodalies de Cataluña. También se ha creado un canal específico de WhatsApp con información sobre las incidencias, al que se puede acceder a través de: [https://rodalies.gencat.cat/es/atencio\\_al\\_client/canal-whatsapp/](https://rodalies.gencat.cat/es/atencio_al_client/canal-whatsapp/)

En atención a lo expuesto, el solicitante puede consultar los históricos de publicaciones para obtener información sobre las incidencias en el servicio de Rodalies para el periodo pretendido. En el caso de @rodalies, el histórico arranca desde el 31 de diciembre de 2015.

Sin perjuicio de lo anterior, también corresponde informar que en @Inforenfe (<https://x.com/inforenfe?lang=es>) figura información complementaria sobre incidencias. Finalmente, en los [Informes de Gestión que se publican junto con las cuentas anuales del Grupo Renfe](https://www.renfe.com/es/es/grupo-renfe/gobierno-corporativo-y-transparencia/transparencia/indicadores) (<https://www.renfe.com/es/es/grupo-renfe/gobierno-corporativo-y-transparencia/transparencia/indicadores>) se incluyen índices de calidad, desempeño y parámetros de servicio de Renfe Viajeros. Asimismo, el [Instituto Nacional de Estadística](https://www.ine.es/index.htm) (<https://www.ine.es/index.htm>) y el [Anuario del Ferrocarril](https://vialibreffe.com/anuario_ffe.asp) ([https://vialibreffe.com/anuario\\_ffe.asp](https://vialibreffe.com/anuario_ffe.asp)) proporcionan información sobre el desempeño de las empresas ferroviarias.

No sería pertinente, en cambio, facilitar detalles adicionales a los ya publicados, como tampoco lo sería la elaboración «a la carta» de un informe sobre las dificultades en la explotación de determinados servicios, complicaciones que, además, resultan inherentes a la explotación ferroviaria, siendo de ordinario la empresa ferroviaria también una afectada.

Las circunstancias expuestas hacen preciso traer a colación el artículo 18.1 c) de la Ley de Transparencia, que establece que se inadmitirán a trámite, mediante resolución motivada, las solicitudes relativas a información para cuya divulgación sea necesaria una acción previa de reelaboración.

Dicho precepto ha sido analizado por el Consejo de Transparencia y Buen Gobierno (en adelante, CTBG) en su Criterio Interpretativo CI/007/2015, en el que señala que: «(...) puede entenderse aplicable cuando la información que se solicita, perteneciendo al ámbito funcional de actuación del organismo o entidad que recibe la solicitud, deba: a) Elaborarse expresamente para dar una respuesta, haciendo uso de diversas fuentes de información.»

Trasladando el referido criterio al caso que nos ocupa, debe tenerse en cuenta que la utilización descontextualizada de información relacionada con eventuales incidencias en los servicios ferroviarios, en su mayoría debidas a causas ajenas a la empresa que los presta, colaboraría a un efecto de injustificado descrédito susceptible de afectar negativamente en este caso no sólo a la empresa afectada, Renfe Viajeros S.M.E., S.A., sino a los servicios que presta.

En consecuencia, facilitar la información solicitada no sólo implicaría recabar y clasificar datos sensibles relativos a un ingente volumen de información, para un periodo temporal indeterminado, atendiendo al grado de detalle requerido, lo que ya supone una acción previa de reelaboración, sino que, además, con carácter previo a facilitarla sería preciso realizar un tratamiento adicional, apartando a personal de sus funciones empresariales habituales para identificar la causa por la que se produjo cada uno de los retrasos, lo que requeriría además solicitar información al administrador de infraestructuras ferroviarias.

En este sentido, debe tenerse en cuenta que la problemática del ferrocarril es diferente a la del transporte por carretera, ya que, si un vehículo se avería, por el motivo que sea, en la carretera, se puede habilitar otro carril, el arcén o un desvío, lo cual minimiza su impacto en la circulación y en los horarios programados. Sin embargo, un tren averiado, por ejemplo, como consecuencia de un acto de vandalismo, o que circula a menor velocidad por obras en la infraestructura ferroviaria, no puede apartarse inmediatamente, lo que puede dar lugar a retrasos en cadena, modificaciones horarias e incluso cancelaciones de trenes que son inevitables y no dependen de la empresa ferroviaria, que es una afectada más, igual que los usuarios. En cuanto al elevado volumen de información a tratar, es necesario referir que, tan sólo para cercanías de Barcelona, se ponen en circulación casi 1.000 circulaciones diarias ([https://rodalies.gencat.cat/es/detalls/article/03\\_11\\_Record](https://rodalies.gencat.cat/es/detalls/article/03_11_Record)), a lo que habría que sumar el resto de las cercanías y regionales de Cataluña.

Como consecuencia de los motivos expuestos, procede acordar la inadmisión parcial de la solicitud planteada, en aplicación del citado artículo 18.1 c) de la Ley de Transparencia. Esta decisión es coherente con el criterio sentado por el CTBG en la Resolución 250/2021, que sentó: «(...) aun buscando con la misma una apariencia de buen derecho por fundamentarla en la LTAIBG, realmente pretende conseguir una cantidad desmesurada de información en una suerte de intento de replicar, de algún modo, una base de datos elaborada por terceros.»

Igualmente, el CTBG ha venido desestimando reclamaciones asimilables al contenido de la solicitud que ahora nos ocupa (incluso relativos a un volumen de información inferior al presente). Cabe citar, por todas, la Resolución 2024-0479, de 25/04/2024 (énfasis propio):

***La aplicación de los criterios expuestos a este caso conduce a la desestimación de esta reclamación, puesto que la información solicitada implica realizar un informe ad hoc para el solicitante que supone una carga de trabajo desproporcionada respecto del interés público existente en la divulgación de la información. En efecto, se trata de proporcionar una serie de datos sobre los retrasos que han sufrido los trenes de cercanías en Cataluña, cada día durante de 9 meses, con especificación del número de trenes por línea y diferenciando los minutos (entre 5 y más de 30, en tres franjas) que han tardado en llegar a su destino. Se trata, por tanto, de una información muy detallada que requiere de una tarea de ordenación y estructuración para poder facilitarla con el concreto desglose que pretende el reclamante; lo que, como pone de manifiesto la entidad reclamada, afectaría a la prestación de otros servicios y requería de solicitar información al administrador de infraestructuras.***

4º.- Sin perjuicio de la concurrencia de la anterior causa de inadmisión, procede igualmente referirse al artículo 14.1 h) de la Ley de Transparencia, que establece que el derecho de acceso podrá ser limitado cuando acceder a la información suponga un perjuicio para los intereses económicos y comerciales de los sujetos afectados.

Así, el propio CTBG ha señalado en diferentes resoluciones que la Administración no tiene obligación de publicar información que pueda perjudicar a los intereses económicos y comerciales de las empresas que dependen de ella. En concreto, dicha Autoridad Administrativa Independiente considera que, si se hiciese pública información sobre eventuales incidencias en los servicios ferroviarios, adicional a la que vienen obligadas a publicar y comunicar a los usuarios las empresas ferroviarias y las autoridades competentes, se crearía una percepción en el público que afectaría de manera significativa e injustificada a sus intereses económicos y comerciales, por lo que dicha información debe ser considerada y tratada como un secreto comercial. En este sentido, en la Resolución R/0219/2018 se señaló lo siguiente (énfasis añadido):

*(...) queda respaldado el argumento manifestado por RENFE OPERADORA en el sentido de que los servicios prestados por esta sociedad mercantil compiten con otros medios de transporte, señaladamente, en este caso, con autobuses, ferrocarril metropolitano y coche particular. Ello supone que datos sensibles, con alto grado de detalle, no deben ser hechos públicos sin antes ponderar el posible perjuicio comercial que pudieran ocasionar a la sociedad mercantil operadora. En este entorno, facilitar esta información detallada sobre las dificultades de la explotación de este negocio, imputables en muchos casos no solo a causas relativas al operador, sino también al estado de las infraestructuras, instalaciones o a determinadas actuaciones de terceros, podría perjudicar a Rente Viajeros, dejándola en posición injustificadamente desventajosa respecto a otros modos de transporte, con el añadido de que si se trata de información*

***que puede ser interpretada como significativa de deterioro de alguna faceta de la explotación también puede tener un efecto de injustificado descrédito. La reutilización o reelaboración de la información puede además dañar suficiente la imagen del transporte público, en perjuicio de los objetivos de garantía de la movilidad en las grandes ciudades.***

Partiendo de la doctrina sentada por el CTBG, cabe reiterar que la información solicitada guarda relación con eventuales incidencias y dificultades inherentes a la explotación ferroviaria, que en la mayoría de los casos son ajenas a la empresa encargada de la prestación del servicio. En consecuencia, se trata de información cuya utilización descontextualizada colaboraría a un efecto de injustificado descrédito susceptible de afectar negativamente en este caso no sólo a Renfe Viajeros, S.M.E., S.A., sino a un servicio que es considerado de interés general y esencial para la comunidad.

Las circunstancias expuestas ponen de manifiesto que facilitar información relacionada con eventuales incidencias y dificultades en la explotación ferroviaria, que en la mayoría de los casos son ajenas a la empresa encargada de la prestación del servicio, le causaría un daño reputacional injustificado, sustancial, real y manifiesto, directamente relacionado con la divulgación de la información solicitada.

Por otro lado, la solicitud planteada pone de manifiesto la intención de una particular de obtener un informe con un elevado volumen de información, sensible y privilegiada, que excede de la que vienen obligadas a publicar las empresas ferroviarias y las autoridades competentes, por lo que no se aprecia la concurrencia de ningún motivo o razón, de naturaleza pública o privada, que permita concluir que la solicitud que nos ocupa deba prevalecer sobre la protección de los legítimos intereses económicos y comerciales de Renfe Viajeros. Al contrario, como se puso de manifiesto en relación con la aplicación de la causa de inadmisión prevista en el artículo 18.1 c) de la Ley de Transparencia, pone de manifiesto que lo que se pretende es replicar una base de datos de la empresa ferroviaria, proceder que supone un ejercicio del derecho de acceso que excede de los objetivos y fines que persigue la normativa de transparencia administrativa.

5º.- Procede, por tanto, la inadmisión parcial de la petición, por ser de aplicación la causa de inadmisión del artículo 18.1, apartado c) de la Ley de Transparencia, siendo de aplicación complementaria el límite del artículo 14, apartado h).

6º.- Contra la presente Resolución, que pone fin a la vía administrativa, podrá interponerse recurso contencioso-administrativo ante los Juzgados Centrales de lo Contencioso-Administrativo 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 notificación de la presente Resolución. Ello sin perjuicio de cualquier otro recurso o reclamación que se estime procedente.

Madrid, en fecha de la firma electrónica.

El Director General Adjunto a la Presidencia, Estrategia y Relaciones Institucionales de  
RENFE-Operadora E.P.E.

BUENO ILLESCAS SERGIO - [REDACTED] Fecha: 2025.04.15 10:06:53 +0200' [REDACTED]

Sergio Bueno Illescas

*En virtud de Resolución de 13 de febrero de 2024, de la Entidad Pública Empresarial RENFE-Operadora, E.P.E., sobre delegación de competencias, publicada en el Boletín Oficial del Estado n.º 56, de 4 de marzo de 2024*