

1º.- Con fecha 8 de abril 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 00001-00103398. 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.- El contenido textual de la solicitud es el siguiente:

**Asunto**

*Incidencias Rodalies 2024 + Incidencias no notificadas a los usuarios*

**Información que solicita**

*Solicito la siguiente información: Todas las incidencias registradas en la red de Rodalies de Catalunya durante el año 2024, desglosadas por tipología de incidencia (problema con infraestructura, problema con el material rodante, falta de personal para operar el tren, etc.), minutos o horas de retraso asociados a la incidencia, día en el que sucedió la incidencia y estación en la que sucedió la incidencia. Asimismo, solicito un registro con el mismo desglose de todas las incidencias registradas en la red de Rodalies de Catalunya en el año 2024 que, pese a tener constancia de que existieron, no se notificaron a los usuarios mediante megafonía, redes sociales u otras vías. Gracias.*

3º.- Se solicita la elaboración de un informe, con el formato y especificaciones definidas por un particular. En cuanto actos futuros, la elaboración de informes no entra dentro del concepto del artículo 13 de la Ley de Transparencia. Igualmente, el Consejo de Transparencia y Buen Gobierno (en adelante, CTBG) mantiene que el derecho de acceso no ampara la obtención de respuestas expresas o la elaboración de informes específicos, «ad hoc», fuera del ámbito de un procedimiento administrativo, que suponen actos futuros. Así, el CTBG reconoce la posibilidad de inadmitir una solicitud con base en el artículo 13 de la Ley de Transparencia, cuando no recaiga sobre información pública, (véase al respecto la Resolución de referencia R/0276/2018).

Por lo tanto, no siendo procedente esa elaboración, se concede acceso parcial a la información disponible. De conformidad con el artículo 22.3 de la Ley de Transparencia, se ponen de manifiesto los medios a disposición de los usuarios con 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, lo que cubre sobradamente el ámbito temporal de la solicitud.

No sería pertinente, en cambio, facilitar detalles adicionales a los ya publicados, como tampoco 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.

La problemática del ferrocarril es diferente a la del transporte por carretera. 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.

Igualmente, la elaboración del informe solicitado implicaría el tratamiento de un elevado volumen de información por comprender una anualidad completa y la totalidad de la red de Rodalies de Cataluña. Tan sólo para el núcleo de 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 circulaciones de cercanías y regionales de Cataluña. Asimismo, en la medida en que no se prevé la discriminación de las incidencias, eliminando las de mínima importancia o sin repercusión en el servicio, y se requiere desglose con el siguiente formato: *por tipología de incidencia (problema con infraestructura, problema con el material rodante, falta de personal para operar el tren, etc.), minutos o horas de retraso asociados a la incidencia, día en el que sucedió la incidencia y estación en la que sucedió la incidencia*; no nos encontramos ante un supuesto de *reelaboración básica o general*, según la expresión de nuestro Tribunal Supremo en su Sentencia 810/2020, de 3 de marzo de 2020, al requerirse informar sobre las causas de todas y cada una de las incidencias.

Es fácil de advertir que el formato que se exige impide una descripción detallada de esas causas y una valoración de la gravedad, así como la atribución pormenorizada. Esto supone un patente riesgo de utilización sesgada y descontextualizada de un trabajo cuya elaboración consumiría recursos de la empresa prestadora.

En este marco, las resoluciones del CTBG: R/0039/2016, de 14 de abril de 2016; R/0239/2018, de 1 de septiembre de 2016; R/0042/2018, de 23 de abril de 2018 y la R/0219/2018, de 10 de julio de 2018, apreciaron justificada la aplicación del límite del artículo 14.1. h) de la Ley de

Transparencia, al suponer un potencial perjuicio para los intereses económicos y comerciales de Renfe Viajeros. No se trata de una mera hipótesis, sino de un riesgo razonablemente previsible basado en la lógica del comportamiento del consumidor y en la percepción pública.

Uno de los riesgos patentes es el de descrédito respecto a competidores y otros modos de transporte (los cuales no tienen la obligación de publicar información de este tipo). La asimetría es evidente. Y no es fácil negar que detalles exhaustivos sobre la explotación de determinados servicios por una mercantil pueden considerarse como un secreto empresarial.

Cuando los usuarios reciben información sobre fallos y problemas en el servicio de manera descontextualizada, su confianza en el transporte ferroviario se ve erosionada. Esta pérdida de confianza lleva a los usuarios a buscar alternativas y optar por otros medios de transporte. Sin perjuicio de la dificultad de anticipar una prueba sobre un riesgo razonable futuro, procede reseñar lo importante que es la imagen del transporte colectivo y de las empresas operadoras, con impacto mensurable en las cifras de viajeros.

Dicha migración de usuarios en favor de competidores u otros medios de transporte puede tener un impacto significativo en Renfe Viajeros, reduciendo sus ingresos y afectando su capacidad para mantener y mejorar el servicio. Además, la reputación de la empresa puede verse seriamente dañada, lo que puede tener efectos duraderos y difíciles de revertir.

En cualquier caso, cabe entender que no es exigible destinar recursos a elaborar informes a la carta susceptibles de utilización espuria o contraria a los intereses de la empresa que asume la carga de dicha elaboración.

En abstracto, existe interés público en la prestación y en disponer de información sobre el servicio. Y las Administraciones competentes publican lo que entienden que procede. Pero en concreto, no parece que ese interés obligue a la empresa prestadora a la elaboración de informe tras informe, con tan detallado contenido y con tal elevado volumen de información.

Finalmente, cabe advertir que el Tribunal de Justicia de la Unión Europea (Tribunal General - Sala Cuarta), en su Sentencia de 13 de enero de 2017, en el *asunto T-189/14, Deza, A.S. vs. ECHA*, apartado 124, indica que «de la jurisprudencia se desprende [...] que meras consideraciones generales no bastan para establecer que el principio de transparencia presente una intensidad particular que pueda prevalecer sobre las razones que justifican la negativa de divulgación de los documentos en cuestión y que incumbe al solicitante invocar de manera concreta circunstancias que fundamenten un interés público superior que justifique la divulgación de los documentos de que se trata». En lo trasladable a la presente solicitud, cabe señalar que el peticionario no hay puesto de manifiesto motivo alguno que por el que facilitar la información deba prevalecer sobre los límites expuestos y causad de inadmisión expuestos.

Lo referido lleva a concluir que no procede la elaboración del informe y de la base de datos requerida, sin perjuicio de la información que se ha puesto de manifiesto que está accesible y los informes ya disponibles, respecto a los que se ha facilitado la vía de acceso.

4º.- Conforme a lo que antecede, respecto de la pretensión de que se elabore y entregue un informe y base de datos, procede la inadmisión, al amparo de los artículos 13 y 18.1 c) de la Ley de Transparencia, concurriendo además el límite del artículo 14. h) de la misma disposición.

5º.- 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  Firmado digitalmente por BUENO  
ILLESCAS SERGIO   
Fecha: 2025.05.05 10:31:18 +02'00'

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*