

Vista la solicitud de información pública recibida a través del Portal de Transparencia de la AGE, registrada con el número **00001-00113628**, y en atención a los siguientes:

ANTECEDENTES

Primero. - En fecha 26 de enero de 2026 tuvo entrada, en el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible (en adelante MITMS), una solicitud de acceso a la información pública al amparo de la Ley 19/2013, de 9 de diciembre de transparencia, acceso a la información pública y buen gobierno (en adelante Ley 19/2013).

Segundo. - En fecha 27 de enero de 2026 la solicitud se recibió en el Administrador de Infraestructuras ferroviarias (ADIF), iniciándose el plazo para su resolución previsto en el artículo 20.1 de la Ley 19/2013.

Tercero. - En la solicitud, formulada por [REDACTED] se indica lo siguiente:

"Que, según información publicada por diversos medios de comunicación el día 25 de enero de 2026, ADIF ha llevado a cabo más de un centenar de inspecciones y está ejecutando 23 actuaciones de urgencia en siete líneas de la red de Rodalies de Cataluña, con el objetivo de restablecer el servicio "con los máximos estándares de fiabilidad" y minimizar el riesgo de nuevas incidencias, como consecuencia de los daños provocados por la borrasca Harry.

SOLICITA

El acceso a la siguiente información pública, en relación con dichas actuaciones:

1. *Relación detallada de las 23 actuaciones de urgencia, indicando para cada una de ellas:*

- *Localización exacta (línea, tramo y punto kilométrico).*
- *Naturaleza de la actuación (protección de taludes, acondicionamiento de vía u otras).*
- *Fecha de detección de la incidencia*
- *Fecha de inicio y fecha prevista de finalización de la actuación*

2. *Informes técnicos o de inspección que hayan motivado la adopción de estas actuaciones de urgencia, incluyendo criterios de priorización y evaluación del riesgo.*

3. *Presupuesto asignado a cada actuación y presupuesto total del plan de intervención de urgencia, especificando, en su caso, si se ha recurrido a procedimientos de emergencia y el marco legal aplicado.*

4. *Información sobre la coordinación con otras administraciones actores implicados, incluyendo acuerdos o actas de reuniones mantenidas con la administración titular del servicio, la empresa operadora y colectivos profesionales relacionados con la explotación ferroviaria.*

5. *Detalles del plan de inspecciones intensificadas en zonas sensibles de la red:*

- *Metodología empleada.*
- *Periodicidad de las inspecciones.*
- *Resultados generales obtenidos hasta la fecha.*

6. *En relación con los desprendimientos derivados de la borrasca Harry, información disponible sobre:*

- *Número total de incidencias registradas.*
- *Medidas preventivas adicionales previstas para evitar nuevos desprendimientos."*

FUNDAMENTOS JURIDICOS

Primero. - La presente resolución se dicta en el marco de la Ley 19/2013, cuyo ámbito subjetivo de aplicación se establece en su Capítulo I.

Segundo. - La Ley 19/2013, en su artículo 12, regula el derecho de todas las personas a acceder a la información pública, entendida, según el artículo 13 de la misma norma, como "*los contenidos o documentos, cualquiera que sea su formato o soporte, que obren en poder de alguno de los sujetos incluidos en el ámbito de aplicación de este título y que hayan sido elaborados o adquiridos en el ejercicio de sus funciones*". Por lo tanto, la Ley define el objeto de una solicitud de acceso a la información en relación con información que existe, por cuanto está en posesión del Organismo que la recibe, bien porque éste la ha elaborado, o bien porque obra en su poder por haberla obtenido en el desarrollo de sus funciones, en el ejercicio de las competencias que tiene atribuidas.

RESPUESTA

Estimado solicitante, con respecto de la información relativa al Plan de Contingencia de Rodalies y la coordinación entre administraciones se adjuntan los siguientes enlaces a través de los cuales podrá acceder a la información publicada:

<https://www.transportes.gob.es/ministerio/comunicacion/sala-prensa/mie-04022026-1927>

Dentro del enlace previo, al final del texto, encontrará un apartado denominado "documentación relacionada" con un pdf en el que se detallan los trabajos del plan de contingencias.

<https://www.transportes.gob.es/ministerio/comunicacion/sala-prensa/mar-03022026-1739>

Asimismo, a fecha 19 de febrero se comunica que Adif sigue progresando en el plan de actuaciones urgentes de la infraestructura de las líneas de Rodalies para la inspección, identificación, evaluación y reparación de los daños provocados por los últimos temporales que han afectado a Cataluña. De este modo, se avanza en la progresiva normalización del servicio con los máximos estándares de fiabilidad y minimizando el riesgo de que se produzcan nuevas incidencias.

Hasta el momento, se han realizado un total de 690 visitas a diferentes instalaciones y otros elementos de la infraestructura, de las cuales 681 ya cuentan con informes de evaluación técnica. Estas inspecciones han priorizado trincheras, taludes, túneles, puentes, plataforma, vía y otras estructuras de todas las líneas. Más de 50 equipos se están dedicando a estas tareas.

Hasta el momento, el mayor número de inspecciones se ha realizado en la línea Barcelona-Manresa-Lleida con 183, la Barcelona-Vic-Puigcerdà con 134, la Barcelona-Lleida por Valls con 114 y la línea Barcelona-Móra la Nova-Zaragoza con 106.

Además, se está reforzando un programa de vigilancia continua que permite comunicar de manera inmediata la existencia de riesgos potenciales y adoptar las medidas técnicas necesarias de prevención. Fruto de estos análisis, se ha determinado la necesidad de ejecutar de forma prioritaria alrededor de un centenar de obras en 31 tramos de la red, aunque pueden incorporarse nuevas actuaciones en función de las inspecciones que se están llevando a cabo de forma continua. El progreso de los trabajos está permitiendo finalizar una quincena de actuaciones de estabilización de taludes, la última de ellas el tratamiento de un desmonte en el tramo Figueres-Portbou.

Por estos trabajos y como consecuencia de los efectos de los diferentes temporales, especialmente la borrasca Harry, están implantadas 110 Limitaciones Temporales de Velocidad. Según la planificación vigente, se mantiene la previsión de que durante el mes de abril se hayan levantado aproximadamente un 90% de estas 110 limitaciones. El avance de los

diferentes trabajos ha permitido la eliminación de 26 restricciones de velocidad durante las últimas semanas.

En cuanto al Plan de contingencias que se mantiene vigente contiene básicamente dos acciones: por una parte, la intensificación de las inspecciones en zonas sensibles de la red, identificadas tanto por el personal de Adif como por terceros, así como las incluidas en el Plan de Contingencias para fenómenos atmosféricos excepcionales; y en segundo lugar, la ejecución de obras urgentes de reparación por vía de emergencia en los puntos afectados.

Gracias precisamente a estas inspecciones, se ha podido ir actualizando y adaptando en cada momento las necesidades de ejecución de actuaciones de emergencia, detectando más puntos en los que se requieren obras. Además, en estos reconocimientos se identifican los puntos en los que sea necesario reducir la velocidad y suprimiendo otras limitaciones temporales en los que las condiciones de la infraestructura lo permiten.

Fruto de estos reconocimientos y en función de los daños y afectaciones a los elementos de la infraestructura detectados, se han definido cuatro niveles para establecer el plan de ejecución de intervenciones urgentes que permitan subsanar los daños y minimizar el riesgo de nuevas incidencias o accidentes. Todo con el fin de ir restableciendo la normalidad en el servicio con absolutas garantías de fiabilidad.

Adif está movilizando todos los recursos humanos y materiales disponibles y maquinaria especializada como bateadoras o perfiladoras, realizando así un gran esfuerzo para la reparación y reposición de los daños causados por los temporales y restablecer la normalidad del servicio en el menor tiempo posible. Actualmente, se calcula que trabajan unos 400 técnicos y operarios de Adif, empresas colaboradoras y asistencias técnicas.

Se debe tener en cuenta que la ejecución de estas obras puede estar condicionada por la evolución de la situación climatológica en diversos puntos de la geografía catalana y de, llegar el caso, compatibilizarse con el servicio ferroviario en aquellos trayectos en los que las condiciones de seguridad lo permitan.

Este plan de actuaciones de emergencia se mantendrá vigente según el avance de los diferentes trabajos y, según se ha anunciado, se va a ampliar a todos los subsistemas de las instalaciones ferroviarias (electrificación o

sistemas de Control, Mando y Señalización e instalaciones de seguridad, entre otros).

Este conjunto de medidas está acordado y coordinado con la administración titular del servicio, la empresa operadora y otros actores, como el colectivo de maquinistas, implicados en la explotación ferroviaria.

En relación con la cuantía prevista para la inspección, debe señalarse que se trata de una movilización de recursos sin precedentes, que alcanza, por el momento, un importe de 90 millones de euros destinados a actuaciones de emergencia.

Con respecto del extremo de su petición relacionado con la difusión de la localización exacta de las actuaciones que se están desarrollando, los motivos que las justifican y los detalles de las inspecciones, debemos comunicarle que debe ser limitada en aplicación de los artículos 14.1. apartados d) y g) de la Ley 19/2013, de 9 de diciembre, de transparencia, acceso a la información pública y buen gobierno.

Esta decisión se fundamenta en la necesidad de preservar la seguridad pública, al tratarse de información técnica que, por su nivel de detalle, podría comprometer infraestructuras críticas y estratégicas. A mayor abundamiento, y de acuerdo con el apartado g), cabe resaltar que constituye una de las funciones principales de ADIF y ADIF Alta Velocidad, de acuerdo con el artículo 23.1.e) de la Ley del Sector Ferroviario 38/2015, *"el control, vigilancia e inspección de la infraestructura ferroviaria que administre, de sus zonas de protección y de la circulación ferroviaria que sobre ella se produzca"*.

La difusión de información relativa a la localización exacta, en términos de puntos kilométricos, líneas y tramos, así como la naturaleza de cada una de ellas y los informes técnicos de las mismas podría comprometer los objetivos de seguridad asociados a infraestructuras estratégicas cuya adecuada operatividad resulta indispensable para el mantenimiento de las condiciones ordinarias de la vida ciudadana y la continuidad de los servicios públicos.

En relación con los límites previstos en el artículo 14 de la Ley 19/2013, resulta aplicable el Criterio Interpretativo CI/002/2015, aprobado por el Consejo de Transparencia en ejercicio de las facultades atribuidas en el artículo 38.2.a) de dicha norma.

En este Criterio expresamente se señala, que:

"La invocación de motivos de interés público para limitar el acceso a la información deberá estar ligada con la protección concreta de un interés racional y legítimo. En este sentido su aplicación no será en ningún caso automática: antes, al contrario, deberá analizarse si la estimación de la petición de información supone un perjuicio (test del daño) concreto, definido y evaluable. Este, además no podrá afectar o ser relevante para un determinado ámbito material, porque de lo contrario se estaría excluyendo un bloque completo de información."

En este contexto, resulta de aplicación lo previsto en la Ley 8/2011, de 28 de abril, por la que se establecen medidas para la protección de las infraestructuras estratégicas. Dicha norma establece el marco jurídico destinado a garantizar la seguridad de aquellas infraestructuras cuya afectación tendría un impacto significativo en el funcionamiento de servicios esenciales.

En este sentido, la información de carácter reservado, incluida la relativa al ámbito objeto del presente análisis y generada por ADIF y ADIF Alta Velocidad en el ejercicio de sus competencias sobre infraestructuras de transporte, debe entenderse como una herramienta estratégica para la salvaguarda de la seguridad pública, en tanto que su protección contribuye a mitigar riesgos sobre instalaciones críticas y estratégicas del sistema ferroviario.

A mayor abundamiento, la Sentencia 58/2019 de la Sala de lo Contencioso-Administrativo de la Audiencia Nacional en su fundamento de derecho II señala que *"Si bien el artículo 15.3 de la Ley 8/2011 solo contempla la confidencialidad de la información sobre infraestructuras críticas, la divulgación de determinados datos relativos a infraestructuras estratégicas, en el contexto de las amenazas terroristas recientes que ha vivido nuestro país, puede afectar a la seguridad pública".* Concretamente, de acuerdo con el Ministerio del Interior, el Nivel de Alerta Antiterrorista actual es de 4 sobre 5, lo que se corresponde con un riesgo alto y justifica la no divulgación de esta información.

Además, de acuerdo con el Tribunal Supremo, el aspecto clave a la hora de denegar la concesión de datos relativos a una determinada infraestructura crítica o estratégica es la posibilidad de identificación de la misma conforme a lo establecido en la Sentencia del Tribunal Supremo 454/2021, 25 de marzo de 2021.

En el presente supuesto, el solicitante interesa de forma expresa el acceso a información relativa a la línea, al tramo y al punto kilométrico, así como a la

naturaleza de cada incidencia y a los informes técnicos asociados. Estos documentos describen con detalle las características singulares de cada actuación y contienen datos sensibles sobre la infraestructura. Su difusión supondría la puesta en conocimiento público de información que podría facilitar la comisión de actos que comprometan su integridad. En este sentido, la información requerida se refiere, por tanto, de manera directa y exclusiva, a infraestructuras concretas, individualizadas y perfectamente localizables. Su divulgación permitiría identificar con precisión la ubicación de los elementos ferroviarios objeto de intervención y los motivos técnicos de dicha actuación, generando un riesgo cierto para la seguridad.

De conformidad con lo expuesto, se considera acreditada la realización del test del daño exigido por la jurisprudencia del Consejo de Transparencia y Buen Gobierno. En aplicación del principio de proporcionalidad y atendiendo al interés general, la restricción del acceso a esta información específica se estima justificada y debidamente ponderada, garantizando el equilibrio entre el derecho de acceso y la protección de bienes jurídicos superiores.

Por cuanto antecede, se **RESUELVE**:

Conceder parcialmente acceso a la información publicada al amparo de la Ley de 19/2013 concurriendo el límite al derecho de acceso del artículo 14.1 letras d) y g).

Contra la presente Resolución, que pone fin a la vía administrativa, podrá interponerse recurso contencioso-administrativo ante los Juzgados Centrales de lo Contencioso Administrativo (Ley 39/2015, de 1 de octubre, del procedimiento administrativo común de las administraciones públicas, y Ley 29/1998, de 13 de julio, reguladora de la jurisdicción contencioso-administrativa), en el plazo de dos meses o, previa y potestativamente, reclamación ante el Consejo de Transparencia y Buen Gobierno en el plazo de un mes; en ambos casos, el plazo se contará desde el día siguiente al de la notificación de la presente Resolución.

Firmado electrónicamente por: [REDACTED]
[REDACTED] (FIRMA)

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