

1º.- Con fecha 24 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 001-102723. 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

Cercanías

Información que solicita

Solicito informe de sucesos con afectación al servicio de Cercanías durante 2012-2023, desglosado por años, donde conste para cada incidencia: fecha, hora, trayecto, suceso, causa, tiempo de afectación (inicio, fin, duración), trenes afectados y minutos de retraso. Preferiblemente en formato XLS CSV con columnas similares a: Fecha Inicio, Hora Inicio, Trayecto, Estado Tren, Fecha Fin, Hora Fin, Código Incidencia, Tren Causante, Descripción, Duración, Número Trenes Afectados y Suma Retraso. Esta petición se fundamenta en la Resolución 2025-0080 del CTBG, que estimó solicitud idéntica determinando que esta información debe proporcionarse sin aplicar causas de inadmisión (arts. 18.1.c y 18.1.e) ni límites por intereses económicos (art. 14.1.h).

3º.- Se solicita la elaboración de un informe, asimilable a una base de datos empresarial, con el formato y especificaciones definidas en la solicitud. Esta entidad defiende que, en cuanto actos futuros, la elaboración de informes no entra dentro del concepto del artículo 13 de la Ley de Transparencia. En consonancia, el Consejo de Transparencia y Buen Gobierno, (en adelante, CTBG), ha venido sosteniendo que el derecho de acceso no ampara la obtención de respuestas expresas o la elaboración de informes «ad hoc», actos futuros, fuera del ámbito de un procedimiento administrativo. La posibilidad de inadmitir una solicitud con base en el citado artículo 13, cuando no recaiga sobre «información pública», se recoge en la Resolución R/0276/2018 del CTBG.

En este caso, lo que se solicita es la elaboración de una base de datos «a la carta», con muy concretas especificaciones. Veremos las dimensiones aproximadas que tendría dicha base de datos.

En 12 años, período en el cual ha cambiado el operador y la forma de explotación, **el número de trenes, de circulaciones, supera los 20 millones**. Sobre esa cifra, un porcentaje muy bajo de incidencias supondría ya una cifra relevante. Al respecto, el concepto de «incidencia» es muy amplio e incluye también los sucesos de importancia nimia, sin afectación relevante a la explotación. Lo que se pide, además, es dar cuenta de las causas de todas las incidencias, con independencia de su relevancia y afectación al servicio.

Por ejemplo, un 1% de incidencias, porcentaje que incluiría muchos supuestos sin afectación relevante al servicio, (en servicios de elevada frecuencia un retraso de 1 minuto podría ya ser computado como incidencia), sobre un aproximado de 20 millones de circulaciones y las 12

columnas solicitadas, arrojaría una hoja de cálculo con más 2 millones de celdas. Se trata de un elevadísimo volumen de información, de difícil tratamiento e interpretación.

Sin perjuicio de lo anterior, conforme el artículo 22.3 de la Ley de Transparencia, se ponen de manifiesto los registros a disposición de los usuarios con información sobre las incidencias y averías del servicio de Cercanías, los cuales satisfacen el interés público.

En el Canal de X, @InfoRenfe <https://x.com/InfoRenfe>, se publica información actualizada sobre las incidencias que afectan al servicio de Cercanías. Para los servicios de Cercanías de Madrid, Cataluña, Valencia, Sevilla, San Sebastián, Bilbao, Málaga, Cádiz y Asturias, se han creado canales de WhatsApp individuales con datos detallados sobre las incidencias que afectan al servicio: <https://www.renfe.com/es/es/grupo-renfe/comunicacion/te-contamos-mas/renfe-cercanias-whatsapp>. Tampoco pueden obviarse los canales específicos de X que proporcionan información sobre esta materia, como @CercaniasMadrid <https://x.com/CercaniasMadrid>, @CercaniasVLC <https://x.com/CercaniasVLC> y @Rodalies, <https://x.com/Rodalies>.

Hay que insistir en que el informe de incidencias solicitado abarca un extenso período de 12 años. En la medida en que no se prevé discriminar, eliminando las incidencias de importancia mínima, y que el ámbito serían todos los núcleos de cercanías, **la información se refiere a millones de km-tren y al transporte de muchos millones de viajeros**, como se aprecia en las estadísticas publicadas, señaladamente en el observatorio del ferrocarril:

<https://www.transportes.gob.es/ferrocarriles/observatorios/observatorio-del-ferrocarril-en-espana>. Los informes ahí disponibles deben tenerse también en consideración, siendo de indudable interés a los efectos que nos ocupan. Adicionalmente, en las memorias disponibles en www.renfe.es figura también numerosa información, que satisface el interés puesto de manifiesto.

En ese período de 12 años, las incidencias pueden ser muchas, y gran parte de ellas no son imputables al operador. Conviene recordar que **el número de viajeros de cercanías sobre la red de ancho ibérico en 2023 fue de más de 435 millones, con 7.817 millones de viajeros.km**. Este volumen se corresponde con millones de circulaciones, como se ha referido anteriormente.

Con tal volumen de información, no nos encontramos ante un supuesto de *reelaboración básica o general*, según la expresión de nuestro Tribunal Supremo, que cita el CTBG, sobre todo porque se requiere informar sobre las causas de todas y cada una de las incidencias. Es fácil de advertir que el formato que se exige, para efectuar tratamiento de la información, 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 mercantil 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 el 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 de la percepción pública. Cuando los usuarios reciben información sesgada sobre fallos y problemas en el servicio de manera

descontextualizada, su confianza en el transporte ferroviario se ve erosionada, yendo contra el objetivo de modificación de la cuota modal y de reducción de emisión de gases de efecto invernadero y de la huella de carbono.

Por otra parte, una percepción sesgada o la inducción a desconfiar del modo de transporte, puede tener un impacto significativo en los resultados de la empresa ferroviaria, 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. Todo ello sin perjuicio de la dificultad de anticipar una prueba sobre un riesgo razonable futuro.

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

Es patente que la magnificación de las incidencias conlleva riesgo 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. En este caso, vienen afectados también los intereses del gestor de las infraestructuras, ADIF E.P.E., cuyo desempeño puede verse atacado sin motivo suficiente.

Asimismo, en cuanto a las incidencias que tienen origen en actos vandálicos, que pueden ser desde pintadas en los vehículos hasta usos indebidos de los aparatos de alarma o ataques a los sistemas de seguridad de la infraestructura, es fácil comprender que se pueda inducir a una percepción errónea sobre el grado de falta de civismo o vandalismo existente en nuestra sociedad. Resultaría además necesario extremar la prudencia, valorando los efectos de dar inadecuada publicidad a las causas de ciertas incidencias, entre las que están los incumplimientos por parte de algunos viajeros o público en general de determinadas normas de seguridad. El riesgo de una percepción sesgada y alarmista, sin motivo relevante, tiene que valorarse.

En abstracto, existe interés público en la prestación y en disponer de información sobre el servicio. Atendiendo a ello, las Administraciones públicas 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.

El supuesto que se invoca como precedente, con independencia de que el propio CTBG ha revisado en muchas ocasiones su doctrina, acomodándola también a los pronunciamientos judiciales, y señaladamente a la jurisprudencia en sentido estricto, entendemos que no cumple los requisitos de plena identidad con el presente caso, no siendo posible defender que nos encontramos ante un supuesto de reelaboración básica, sobre todo cuando se requiere tan gran volumen de información y detalle.

Lo expuesto 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 -

Fecha: 2025.04.23 14:46:21 +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