

1º.- Con fecha 19 de mayo 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 00001-00104535. 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 en la red ferroviaria de España

Información que solicita

Número de incidentes y sus causas durante los últimos cinco años, agrupados por meses y diferenciados entre los que afectan a la red de alta velocidad, la red de larga y media distancia convencional y a la red de cercanías

3º.- Se solicita la elaboración de un informe, asimilable a una base de datos empresarial, con el formato y especificaciones definidas en la solicitud. En cuanto actos futuros, la elaboración de informes no entra dentro del concepto del artículo 13 de la Ley de Transparencia. El Consejo de Transparencia y Buen Gobierno (CTBG) ha venido sosteniendo que el derecho de acceso no ampara la obtención de respuestas expresas o la elaboración de informes «ad hoc» fuera del ámbito de un procedimiento administrativo, por dar lugar a actos futuros. Asimismo, la posibilidad de inadmitir una solicitud con base en el citado artículo 13, cuando no recaiga sobre «información pública», es doctrina sentada, entre otras, 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.

Para las anualidades comprendidas entre 2020 a 2024, el número total de viajeros transportados (incluyendo los servicios de Cercanías, Media Distancia Convencional, Media Distancia Alta Velocidad, Alta Velocidad y Larga Distancia Convencional), ha sido de 2.084.230 miles de viajeros (<https://apps.fomento.gob.es/BoletinOnline/sedal/07101000.XLS>), lo que implica millones de circulaciones. Sobre estas cifras, un porcentaje bajo de incidencias supondría ya una cifra relevante. Al respecto, el concepto de «incidentes» 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 todos los incidentes, 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 (un retraso de 1 minuto ya sería contabilizado como incidencia), sobre millones de circulaciones, arrojaría una hoja de cálculo con millones de celdas. Se trata de un colosal volumen de información, susceptible de ser interpretado de manera alarmante en un contexto descontextualizado.

Sin perjuicio de lo anterior, atendiendo a lo previsto en 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 y averías de los servicios de transporte de viajeros por ferrocarril

que presta Renfe Viajeros, S.M.E., S.A. (en adelante, Renfe Viajeros), los cuales satisfacen el interés público. Concretamente, en el Canal de X, @InfoRenfe <https://x.com/InfoRenfe>, en <https://www.renfe.com/es/es/grupo-renfe/comunicacion/renfe-al-dia/avisos> y <https://x.com/Renfe>, se publica información actualizada sobre el tráfico de Renfe Viajeros.

De manera complementaria, para los servicios de Cercanías de Madrid, Cataluña, Valencia, Sevilla, San Sebastián, Bilbao, Málaga, Cádiz y Asturias respectivamente, se han puesto a disposición pública canales de WhatsApp individuales en los que se puede obtener información detallada sobre las incidencias que afectan al servicio. Puede accederse a cada uno de los canales de WhatsApp a través del siguiente enlace: <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 misma 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 cinco 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 abarcaría millones de km-tren y muchos millones de viajeros, como se aprecia en las estadísticas ya referidas, así como 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 cinco años, las incidencias pueden ser muchas, y gran parte de ellas no son imputables al operador. Conviene recordar que el número total de viajeros en 2024 fue de 535.379 miles de viajeros, y de 2.084.230 miles de viajeros para las anualidades 2020-2024. 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 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 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 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 de los gestores de las infraestructuras, ADIF E.P.E. y ADIF AV 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 civismo o vandalismo existente en nuestra sociedad. Resultaría además necesario extremar la prudencia en cuanto propiciar la visibilidad de ciertas incidencias, como los problemas de orden público o 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. 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.

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 -

Firmado digitalmente por BUENO ILLESCAS
SERGIO -
Fecha: 2025.06.16 11:34:24 +02'00'

D. 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