

1º.- Con fecha 13 de enero de 2026, 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 001-112920 (como consecuencia de la duplicación realizada por el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible del expediente original 001-00112429). 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

Operativa de acoplamiento de trenes en Miranda de Ebro y su impacto en la puntualidad

Información que solicita

Solicito, al amparo de la Ley 19 2013 de Transparencia, el acceso a la siguiente información relativa a los trenes de media y larga distancia que confluyen en la estación de Miranda de Ebro y continúan hacia Barcelona, especialmente los procedentes de Salamanca y A Coruña. 1. Estadísticas de puntualidad, por años, para los últimos cinco años, indicando el porcentaje de trenes puntuales, retrasos superiores a 15, 30, 60 y 120 minutos, y la media de minutos de retraso en la llegada a Barcelona. 2. Número de incidencias y retrasos asociados específicamente a la operativa de acoplamiento en Miranda de Ebro, desglosados por año y por relación de origen. 3. Protocolos operativos vigentes en caso de que uno de los trenes llegue con retraso, incluyendo el criterio de decisión sobre esperar o no al tren acoplado, los umbrales de minutos a partir de los cuales no se espera y los responsables de la toma de decisión. 4. Informes internos, evaluaciones o estudios operativos elaborados en los últimos cinco años sobre el impacto del acoplamiento en la puntualidad del servicio y las alternativas operativas analizadas. 5. Motivación técnica y económica por la que se prioriza el acoplamiento frente a la continuidad del tren puntual cuando ello implica retraso acumulado para los viajeros. 6. Número de reclamaciones y compensaciones abonadas relacionadas con retrasos vinculados al acoplamiento en Miranda de Ebro en el mismo periodo. Solicito que, en caso de que parte de la información obre en poder de Renfe Operadora y parte en ADIF o en el Ministerio de Transportes, la petición sea remitida al órgano competente conforme al artículo 19 de la Ley 19 2013.»

3º.- La solicitud exige la confección de un informe completo y detallado que no existe y que debería ser elaborado *ad hoc*, a partir de datos desagregados de distinta naturaleza (económica, operativa, comercial, estadística y técnica), con segmentaciones y desgloses definidos en la solicitud. Además, debe recordarse que la competencia respecto a los puntos 3 y 4 ha sido asumida por el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF).

La petición no constituye un acceso a documentos existentes y en poder de la entidad, sino la elaboración de un informe nuevo, lo que excede el concepto de información pública del art. 13

de la Ley de Transparencia y encaja en la causa de inadmisión del art. 18.1.c) al requerir un tratamiento previo (reelaboración). Así lo sostiene la doctrina consolidada del Consejo de Transparencia y Buen Gobierno (CTBG), y, en particular, el Criterio Interpretativo del CTBG CI/007/2015, que implica que no puedan imponerse a los sujetos pasivos de la ley la realización de informes específicos, actos nuevos, ni tratamientos complejos que vayan más allá de poner a disposición documentos ya existentes.

La reelaboración requerida comporta extracción, depuración, normalización, cruce y análisis estadístico de múltiples fuentes internas en formatos no consolidados:

Punto 1 (puntualidad): sería preciso (i) extraer registros de circulación de cinco años y de distintos tipos de servicio; (ii) depurar incidencias y atípicos; (iii) homologar definiciones de “llegada a destino” tras cambios de malla u horarios; (iv) reconstruir series temporales si hubo modificaciones del servicio; y (v) agrupar por relación de origen y destino, creando indicadores agregados inéditos.

Punto 2 (incidencias por acoplamiento): exigiría (i) revisar partes operativos y consignas para etiquetar manualmente la causa específica “acoplamiento”, distinguiéndola de infraestructura, material u otras condiciones externas; (ii) cruzar esas etiquetas con tiempos efectivos de llegada; y (iii) desglosar por año y origen, aplicando criterios ad hoc y una codificación causal no estructurada de origen.

Punto 5 (motivación técnica y económica): se pide una justificación valorativa y explicación de decisiones, lo que implica (i) escenarios contrafactuales; (ii) estimar impactos en puntualidad, rotación de material y costes operativos; y (iii) valorar alternativas. No es información preexistente, sino juicios o pronunciamientos ad hoc.

Punto 6 (reclamaciones y compensaciones): requeriría (i) acceder a expedientes individuales; (ii) depurar duplicidades y causas múltiples; (iii) clasificar por modalidad de compensación y vincular cada caso con la causa “acoplamiento” (no sistematizada); y (iv) calcular agregados por periodos y tipologías de servicio. De nuevo, se trata de análisis y no de simple puesta a disposición.

El CTBG ha sentado doctrina aplicable al caso. En particular, cabe referirse a la Resolución 2024-0479, de 25/04/2024.

Concurre, además, la causa de inadmisión del art. 18.1.e) para solicitudes incongruentes con las finalidades de la Ley. El Criterio Interpretativo CI/003/2016 del CTBG advierte contra el uso instrumental del procedimiento con extensión artificial de su ámbito. En la misma línea, la Sentencia de la Audiencia Nacional de 26/03/2021 (Rec. 1/2021) declara que la Ley no persigue crear bases de datos a medida a costa de recursos públicos y en detrimento del normal funcionamiento de los órganos. Las Resoluciones CTBG 251/2021 y 250/2021 (28 de julio)

aprecian abuso de derecho cuando se pretende obtener cantidades desmesuradas de información para replicar bases de datos.

Respecto de la “motivación técnica y económica” (punto 5), el derecho de acceso tampoco ampara la obtención de valoraciones o pronunciamientos institucionales (RT 0129/2016, 13/10/2016) ni la justificación específica de por qué se adoptó una actuación y no otra (Resolución 2025-0068, 22/01/2025). Tales peticiones no son información pública preexistente.

De manera complementaria, proporcionar datos sobre el número o cuantía de indemnizaciones, concedidas, así como información añadida sobre puntualidad (adicional a que ya consta publicada en <https://www.renfe.com/es/es/grupo-renfe/gobierno-corporativo-y-transparencia/puntualidad-en-los-servicios>) facilitaría injustificados ataques al servicio. Por lo tanto, se podría producir un injustificado descrédito y una pérdida de usuarios en favor de otras empresas competidoras, entrando en aplicación el límite del artículo 14.1, h) de la Ley de Transparencia, al suponer un perjuicio de los «intereses económicos y comerciales» de Renfe Viajeros S.M.E., S.A.

El CTBG ha indicado que publicar información sobre indemnizaciones, eventuales incidencias o dificultades en la prestación del servicio, la mayoría ocasionadas por causas ajenas a esta entidad, crearía una percepción pública que afectaría significativa e injustificadamente a sus intereses económicos y comerciales, colocándola en una posición desfavorable y de descrédito respecto a competidores y otros modos de transporte, (los cuales no tienen la obligación de publicar información de este tipo), debiendo considerarse como un secreto empresarial. Esta conclusión tiene apoyo en numerosa doctrina sentada por las resoluciones del CTBG. Así, la Resolución de referencia 335/2019, lista varios precedentes que comparten la posición aquí defendida.

4ª.- Por todo lo expuesto, se acuerda la inadmisión de la solicitud con base en los artículos 13, 18,1, apartados c), e) de la Ley de Transparencia, siendo de aplicación subsidiaria el límite contemplado en el artículo 14.1.h) de la citada norma.

5ª.- 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 la 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]

Firmado digitalmente por BUENO
ILLESCAS SERGIO - [REDACTED]
Fecha: 2026.02.06 14:10:39 +01'00'

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.