

1º.- Con fecha 27 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 001-113610. 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.- En virtud de la referida solicitud se requiere acceso a la siguiente información:

«Asunto

Solicitud de informacion

Información que solicita

Buenas tardes, sobre la linea de media distancia R 3 Bilbao-Santander de RENFE, quiero que me informen sobre el número de cancelaciones de dicha línea, fecha y motivo en el año 2025.»

3º.- La solicitud tiene por objeto la obtención de información con alto grado de detalle que requiere la elaboración de un informe específico para su contestación, con todas las cancelaciones de la línea de media distancia R3 Bilbao–Santander en 2025, desglosadas por fecha y motivo.

La información solicitada se relaciona con cancelaciones inherentes a la explotación ferroviaria, en la mayoría de los casos ajenas a la empresa prestadora. No resulta posible facilitarla sin un tratamiento previo adicional, que excede los de mera recopilación y clasificación, dirigido a identificar la causa concreta de cada incidencia, (infraestructura, vandalismo, etc.).

Estas circunstancias hacen pertinente traer a colación el artículo 18.1 c) de la Ley de Transparencia, que prevé la inadmisión de solicitudes cuando, para su divulgación, sea necesaria una acción previa de reelaboración. El Consejo de Transparencia y Buen Gobierno (CTBG), en su Criterio Interpretativo CI/007/2015, precisa que el precepto resulta aplicable cuando la información, perteneciente al ámbito funcional del organismo, deba elaborarse expresamente para dar respuesta, haciendo uso de diversas fuentes.

Atender lo solicitado implicaría recabar y clasificar un volumen elevado de datos sensibles a lo largo de una anualidad, con el grado de detalle requerido (lo que ya constituye reelaboración) y, con carácter previo, realizar un tratamiento adicional para la identificación de causas, apartando personal de sus funciones habituales y solicitando información al Administrador de Infraestructuras Ferroviarias.

Debe considerarse, asimismo, que la problemática del ferrocarril difiere de la carretera: si un vehículo se avería, cabe habilitar otro carril, arcén o desvío, minimizando el impacto. Por el

contrario, un tren averiado (p. ej., por vandalismo) o que reduce velocidad por obras no puede apartarse de forma inmediata, pudiendo generarse retrasos en cadena, modificaciones horarias o cancelaciones, inevitables y no atribuibles a la empresa ferroviaria, que resulta igualmente afectada junto con los usuarios. En cuanto al ingente volumen de información que implicaría el tratamiento de la solicitud, se refiere que para el corredor Santander–Bilbao La Concordia se programaron más de 3.600 circulaciones para 2025.

Por todo lo anterior, procede la inadmisión de la solicitud en aplicación del art. 18.1 c). Esta conclusión se muestra coherente con el criterio del CTBG en la Resolución 250/2021, que advierte de peticiones que, «aun buscando apariencia de buen derecho por fundamentarse en la LTAIBG», pretenden obtener una cantidad desmesurada de información, en una suerte de réplica de una base de datos elaborada por terceros. Igualmente, el CTBG viene desestimando reclamaciones asimilables. Por todas, la Resolución 2024/0479, de 25/04/2024.

Sin perjuicio de lo anterior, procede referirse al artículo 14.1 h) de la Ley de Transparencia, que permite limitar el acceso cuando este pueda causar perjuicio a los intereses económicos y comerciales de la entidad. En este marco, el CTBG, en sus resoluciones R/0039/2016 (14/04/2016), R/0239/2018 (01/09/2016), R/0042/2018 (23/04/2018) y R/0219/2018 (10/07/2018), ha apreciado justificada la aplicación de este límite por el potencial perjuicio a Renfe Viajeros, S.M.E., S.A. No se trata de una mera hipótesis, sino de un riesgo razonablemente previsible: la información sobre cancelaciones o incidencias descontextualizada erosiona la confianza en el modo ferroviario, contraviniendo objetivos de modificación de la cuota modal y de reducción de emisiones y huella de carbono.

La magnificación de cancelaciones o incidencias conlleva riesgo de descrédito frente a competidores y otros modos de transporte, que no tienen la obligación de publicar información de este tipo, con una asimetría evidente. No resulta fácil negar que detalles exhaustivos sobre la explotación de determinados servicios por una mercantil puedan considerarse secreto empresarial. En este caso, también resultan afectados los intereses del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, cuyo desempeño podría verse injustamente cuestionado.

Asimismo, en lo relativo a cancelaciones con origen en actos vandálicos, es comprensible que una difusión sin suficiente contexto induzca una percepción errónea sobre el grado de civismo o vandalismo en la sociedad. Resulta, por ello, necesario extremar la prudencia al visibilizar determinadas incidencias (p. ej., problemas de orden público, incumplimientos de normas de seguridad por parte de algunos viajeros o público en general). El riesgo de una percepción sesgada y alarmista, sin motivo relevante, debe ser ponderado.

No es exigible destinar recursos a elaborar informes a la carta, en rigor, bases de datos a medida, susceptibles de utilización espuria o contraria a los intereses de quien asume la carga

de su elaboración. En abstracto, existe interés público en la prestación y en disponer de información; y las Administraciones competentes publican aquello que proceda. En concreto, tal interés no obliga a la empresa prestadora a elaborar informes detallados de forma recurrente.

4º.- Procede, por tanto, la inadmisión de la petición, por ser de aplicación la causa de inadmisión del artículo 18.1, apartado c) de la Ley de Transparencia, siendo de aplicación subsidiaria el límite del artículo 14, apartado h).

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: 2024.02.25 16:45:53 +01'00'

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