

1º.- Con fecha 11 de diciembre de 2024, 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 001-098895. 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 de la solicitud es el siguiente:

Asunto

Tren Atocha

Información que solicita

Solicito información relacionada con el accidente ferroviario del tren Alstom S114 ocurrido a mediados de octubre en el túnel de alta velocidad que conecta las estaciones de Atocha y Chamartín. En particular, solicito los siguientes datos e informes: 1. Informes técnicos y de investigación: - El informe preliminar y cualquier otro informe emitido por la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios (CIAF). - Detalles de las causas identificadas del descarrilamiento y el fallo en el sistema de tracción. - Vídeos recabados por las cámaras de seguridad sobre el momento del incidente. 2. Procedimientos relacionados con la maniobra y el rescate: - Protocolos aplicados para la maniobra del tren en el momento del accidente. - Informes sobre las medidas adoptadas para la recuperación y segmentación del tren, así como la planificación de los trabajos en las denominadas bandas de mantenimiento. 3. Datos sobre los materiales y la gestión de residuos: - Información sobre los materiales extraídos del tren antes de su segmentación y los criterios para su reutilización. - Copia íntegra del contrato con la empresa especializada en reciclaje y las especificaciones técnicas aplicadas en cumplimiento de la Ley de residuos. Incluyendo el coste y sistema de adjudicación. 4. Medidas preventivas y de seguridad: - Evaluaciones de riesgos realizadas por Renfe y Adif para la operación en el túnel de alta velocidad. - Cambios implementados en los protocolos de seguridad a raíz de este accidente. 5. Impacto en la operativa ferroviaria: - Información sobre interrupciones o alteraciones en el tráfico ferroviario debido a los trabajos de rescate. 6. Cualquier otra información relevante: - Registros de comunicaciones entre el puesto de mando, el maquinista y los técnicos involucrados en el momento del accidente. Muchas gracias. Saludos cordiales.

3º.- Una vez analizada la solicitud, respecto a las peticiones que se corresponden con el ámbito de competencias de esta entidad, se acuerda su admisión parcial con base en los artículos 13, 18.1. b) y 15 de la Ley de Transparencia, siendo de aplicación complementaria el límite del artículo 14.1. e) de la citada norma.

No procedería facilitar acceso completo a la información requerida, en tanto que Renfe Viajeros, S.M.E., S.A., (Renfe Viajeros), propietaria de los vehículos, y Renfe Ingeniería y Mantenimiento, S.M.E., S.A., (Renfe Ingeniería), responsable de algunos de los trabajos, no son Administraciones públicas, ni tienen competencia administrativa en relación con el accidente referido. La documentación generada por estas mercantiles con ocasión de este tipo de sucesos no goza de carácter público a los efectos del artículo 13 de la Ley de Transparencia. Lo solicitado no se elabora o adquiere en el ejercicio de funciones públicas. Al respecto, el Consejo de Transparencia y Buen Gobierno (CTBG), reconoce la posibilidad inadmitir una solicitud con base en el artículo 13, cuando no recaiga sobre «información pública».

Sin perjuicio de lo anterior, también resultaría de aplicación el artículo 18.1 b) de la Ley de Transparencia. Según el criterio interpretativo CI/006/2015 del CTBG, es la condición de información «auxiliar o de apoyo» la que permite invocar esta causa de exclusión, entendiendo que la información tiene tal consideración, cuando: «1. Contenga opiniones o valoraciones personales del autor que no manifiesten la posición de un órgano o entidad. 2. Cuando lo solicitado sea un texto preliminar o borrador sin la consideración de final. 3. Cuando se trate de información preparatoria de la actividad del órgano o entidad que recibe la solicitud. 4. Cuando la solicitud se refiera a comunicaciones internas que no constituyan trámites del procedimiento. 5. Cuando se trate de informes no preceptivos y que sean incorporados como motivación de una decisión final.».

Así, en virtud del artículo 14 del Real Decreto 623/2014, de 18 de julio, por el que se regula la investigación de los accidentes e incidentes ferroviarios y la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios (RD 623/2014), cualquier información «preliminar» que pudiera disponer Renfe Viajeros o Renfe Ingeniería deberá ser puesta a disposición de la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios (CIAF). De ello se sigue la consideración de naturaleza preparatoria para el órgano o entidad que la recibe. Por otra parte, el propio artículo 15 del RD 623/2014 ya establece unos plazos para la publicación del informe final de la CIAF, que será de dominio público. No procede, por tanto, exigir como información pública borradores, documentos preparatorios o informes provisionales relativos a las entidades y sociedades que conforman el Grupo Renfe en relación con el accidente. Hasta el momento de publicación del informe final de la CIAF, documento que satisfaría cualquier interés público al respecto, sería de aplicación la causa de inadmisión recogida en el artículo 18.1. a) de la Ley de Transparencia respecto de lo solicitado.

También resulta de aplicación el límite del artículo 14.1. e) de la Ley de Transparencia, que prevé que el derecho de acceso podrá ser limitado cuando acceder a la información suponga un perjuicio para «la prevención, investigación y sanción de los ilícitos penales, administrativos o disciplinarios.». En este sentido, ha de indicarse que, en relación con el accidente, existe una investigación en curso cuyo buen fin podría verse comprometido si deviniesen públicos

prematuramente los documentos necesarios para el esclarecimiento de lo ocurrido. Igualmente, en tanto que los documentos podrían contener información de personas físicas implicadas en el accidente, alguna de ellas especialmente protegida, su publicación sería contraria a la protección que merecen los datos personales, atendiendo a lo previsto en el antes citado artículo 15 de la Ley de Transparencia. Debe repararse en la dificultad que entrañaría la depuración de estos datos personales, especialmente en cuanto a información sobre salud o datos que pudieran interpretarse, eventualmente de forma sesgada, como en conexión con responsabilidad disciplinaria, mala praxis o infracciones o ilícitos. La publicidad podría además implicar dificultades adicionales para el buen desarrollo de la investigación. En este sentido, la cabría citar las Resoluciones R 232/2016 y 228/2017 del CTBG.

Sin perjuicio de lo anterior, de manera graciable, se acuerda estimar parcialmente la solicitud planteada. Así, se procede a facilitar la siguiente información:

En cuanto al primer apartado de la solicitud «Informes técnicos y de investigación», como se ha referido anteriormente, la CIAF está elaborando un informe, que será objeto de publicación general una vez concluya la investigación en curso. A pesar de que sería de aplicación la causa de inadmisión recogida en el artículo 18.1. a) de la Ley de Transparencia respecto de lo solicitado, pueden consultarse los datos sobre la apertura de la investigación, a la que se le ha asignado el número de expediente 108/2024, a través del siguiente [enlace \(https://www.transportes.gob.es/organos-colegiados/ciaf/investigaciones-en-curso/expediente-108-2024 \)](https://www.transportes.gob.es/organos-colegiados/ciaf/investigaciones-en-curso/expediente-108-2024)

El referido enlace se incluye un resumen e información adicional sobre el accidente. Se reproduce, a continuación, la información:

Expediente 108/2024

Datos identificativos del suceso

Número de expediente	Clasificación suceso	Tipo suceso	
108/2024	Accidente	Descarrilamiento	
Fecha	Hora	Línea	
19/10/2024	16:20	040 Madrid Chamartín Clara Campoamor - Valencia Joaquín Sorolla	
P.K	Estación más cercana	Municipio	Provincia
6+900	PB Jardín Botánico	Madrid	Madrid

Empresas implicadas

Administrador de la infraestructura	Adif-AV
Empresa ferroviaria 1	Renfe Viajeros
Empresa ferroviaria 2	

Daños personales

	Fallecido	Herido grave	Herido leve
Viajero			
Empleado			
Usuario paso a nivel			
Persona no autorizada			
Otros			
Total	0	0	0

Nota: Los datos que aquí figuran son los recogidos inicialmente y pueden ser modificados en el proceso de investigación.

Resumen

Expediente 108/2024: El tren 97015 partió de La Sagra con destino a los talleres de Fuencarral. Estaba formado por dos unidades del tren regional de alta velocidad serie 114: la primera unidad iba remolcando a la segunda, que estaba averiada. La tripulación del tren estaba formada por un maquinista y dos técnicos de mantenimiento.

El tren circuló por el túnel de alta velocidad de Atocha a Chamartín, pero a la entrada de la estación de Chamartín la unidad de cabeza (remolcadora) sufrió un fallo de tracción que le impidió subir la rampa de entrada a la estación (de unas 30 milésimas). Para superar la rampa, el maquinista y el puesto de mando acordaron que el tren retrocediese para tomar impulso desde un tramo más llano. Mientras se preparaba esta maniobra, la unidad de tren averiada (la remolcada) se soltó de su enganche y comenzó a derivar túnel abajo sin frenos, sin batería y con los dos técnicos a bordo.

Después de más de cuatro kilómetros de deriva por el túnel (con pendientes de entre 12 y 30 milésimas), la unidad llegó a gran velocidad al puesto de banalización de Jardín Botánico, donde fue cambiada de la vía nº 1 a la nº 2. En la siguiente curva tras el cambio de vía, la unidad descarriló y se salió por la tangente, chocando contra el muro del túnel. Los tres primeros coches de la unidad (en el sentido de la deriva) volcaron, mientras que el cuarto permaneció descarrilado, pero en posición vertical. Tras deslizarse una cierta distancia perdiendo velocidad, la unidad se detuvo aproximadamente en el PK 7,000. Los dos técnicos de mantenimiento que iban a bordo del tren pudieron escapar sanos y salvos después de que éste se detuviera. No hubo víctimas mortales ni heridos graves, pero sí daños serios, tanto en la unidad accidentada como en la infraestructura del túnel.

Este suceso entra en la categoría de "accidente grave" de acuerdo con la normativa reguladora de la investigación de accidentes ferroviarios, por la cuantía de los daños producidos y su efecto en la gestión de la seguridad. De acuerdo con la misma normativa, debe realizarse una investigación técnica sobre este suceso de manera obligatoria.

Con el fin de dar cumplimiento al artículo 15.2 del Real Decreto 623/2014 de 18 de julio, siempre que no perjudique a los objetivos de la investigación y sea compatible con ésta, aquellas personas y entidades que se consideren que pueden estar incluidas en alguno de los colectivos que se citan en el artículo 14.7 de la citada norma, y estén interesados en tener acceso a información relativa sobre los hechos acaecidos y las investigaciones efectuadas, disponen de 21 días naturales para registrarse como tales a partir de la fecha de publicación.

Para ello, pueden rellenar el siguiente [formulario](#), indicando el número de expediente del suceso y la información por la que se interesan. Asimismo, deberán acreditar su condición incluyendo nombre completo del solicitante, dirección electrónica y relación con el suceso a investigar.

Una vez se avance en la fase de investigación, lo que puede tardar cierto tiempo, se remitirá si procede la información solicitada, habiendo un plazo de quince días hábiles para que, en su caso, se formulen observaciones al respecto.

En cuanto a los «Procedimientos relacionados con la maniobra y el rescate», se indica que, con fecha 10/11/2024 se comenzó la segmentación de los coches del tren n.º 114.005, que descarriló en el túnel de Atocha-Chamartín. De los cuatro coches que componían la composición, tres de ellos se encontraban tumbados y uno en el extremo lado Chamartín, quedaba en pie. Toda la operación se realizó en banda de mantenimiento nocturna para que no tuviera repercusión en los servicios comerciales diarios.

La operación se realizó en varias fases:

Fase 1: correspondiente a los días 10/11/2024 a 14/11/2024. Se posicionó la maquinaria; dos retroexcavadoras ligeras y una cizalladora que, por su tamaño tuvo que ser descolgada con una grúa para poder acceder al túnel y otro equipamiento auxiliar. Se realizaron operaciones de retirada de residuos y de preparación para el inicio de la segmentación.

Fase 2: Segmentación, a partir del 15/11/2024. Se inició la segmentación por el primer coche lado Atocha que se encontraba tumbado. Para la retirada de la chatarra se utilizaron vagones y una locomotora del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias. Este tren de chatarra salió vía Chamartín y se situó en un punto de la base de mantenimiento de Fuencarral donde se trasladó la chatarra a camiones.

El día 19/11/2024 finalizó la segmentación del primer coche y se iniciaron los trabajos del segundo coche que se encontraba tumbado.

El día 22/11/2024 se iniciaron los trabajos de encarrilamiento del primer coche, lado Chamartín, que estaba de pie con el objetivo de poder sacarlo remolcado del túnel.

El día 25/11/2024 finalizó la segmentación del segundo coche.

El día 01/12 se realizó el traslado remolcando el coche desde el túnel hasta la Base de Mantenimiento de Fuencarral. Para ello se utilizaron dos locomotoras acopladas al coche, una por delante y otra por detrás.

El día 2/12/2024 se continuó con la segmentación del tercer coche.

Fase 3: Retirada de equipamiento y maquinaria. El día 9/12/2024 se finalizó la retirada efectiva de todos los restos del tren y de la maquinaria de apoyo en la operación.

En relación al tercer punto, «Datos sobre los materiales y la gestión de residuos», se facilitó acceso al mantenedor del vehículo para acopiar material reutilizable, desmontando elementos de la caja del tren que se han podido sacar sin dañar, piezas susceptibles de reutilización como

repuestos, componentes tecnológicos y tarjetas electrónicas fundamentalmente. Actualmente se están recuperando elementos de la caja que salió remolcada, así como los dos bogies que se encontraban en buen estado.

Respecto a la «Copia íntegra del contrato con la empresa especializada en reciclaje y las especificaciones técnicas aplicadas en cumplimiento de la Ley de residuos. Incluyendo el coste y sistema de adjudicación.», se informa de que, en atención a las circunstancias de imperiosa urgencia o emergencia motivadas por el incidente, tal como contemplan las [Instrucciones de Contratación](#) (<https://www.renfe.com/es/es/grupo-renfe/contratacion/licitaciones/instrucciones-contratacion>), Renfe Ingeniería adjudicó a [REDACTED] la gestión logística de residuos metálicos, para apoyar los trabajos de retirada del tren. Estos trabajos han sido valorados en 174.000€. Nada más cabría informar en tanto que únicamente tendría la consideración de información pública aquella que correspondiera publicar en la Plataforma de Contratación del Estado, así, resultaría de aplicación la causa de inadmisión del artículo 18.1. a) de la Ley de Transparencia en lo que todavía no haya sido objeto de publicación.

Sobre el cuarto punto, «Medidas preventivas y de seguridad», se informa de que se nombró, como recurso preventivo, a la empresa [REDACTED], en virtud de lo establecido en la Ley 54/2003, de 12 de diciembre, de reforma del marco normativo de la prevención de riesgos laborales y el artículo 32 bis de la Ley 31/1995 de 8 de noviembre, de Prevención de Riesgos Laborales, que establece la obligación de presencia de recursos preventivos. Así, consta documento, en el que se detalla la misión de vigilancia, cumplimiento, adecuación y eficacia de las actividades preventivas previstas a llevar a cabo, que tiene como fecha el 7 de noviembre de 2024. De la misma forma, la empresa [REDACTED] realizó la evaluación de riesgos con fecha 7 de noviembre de 2024 y consta de 142 páginas. Ninguno de estos dos documentos podría facilitarse por contener datos de carácter personal de trabajadores y técnicos (artículo 15 de la Ley de Transparencia).

En cuanto al resto de apartados sobre los que solicita información, no corresponde pronunciamiento, en atención a que serían ajenas las competencias de esta entidad, además de no disponerse de información al respecto.

4.º - En virtud de todo lo expuesto, se acuerda la admisión parcial de la solicitud con base en los artículos 13, 18.1. b) y 15 de la Ley de Transparencia, siendo de aplicación complementaria el límite del artículo 14.1. e) de la citada norma.

5.º - 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 - [REDACTED] Firmado digitalmente por BUENO ILLESCAS SERGIO [REDACTED]
Fecha: 2025.01.09 12:45:52 +0100'

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