

1º.- Con fecha 5 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 001-102026. 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

Cercanías

Información que solicita

Recibir una lista de todos los retrasos y cancelaciones de trenes de cercanías y media distancia en las provincias de Barcelona y Madrid, incluyendo los minutos de retraso y los motivos de la cancelación para cada tren, desagregado por fecha, línea y destino.

3º.- La solicitud de acceso planteada tiene por objeto la obtención de información con elevado grado de detalle, que requiere la elaboración de un informe específico para su contestación, en el que se incluyan todos los retrasos y cancelaciones en la totalidad de las líneas de Cercanías y Media Distancia de las provincias de Barcelona y Madrid, para un periodo de tiempo indeterminado, con indicación del motivo de cancelación desglosado por minutos, tren, fecha, línea y destino.

El informe solicitado, con elevado grado de detalle, guarda relación con eventuales incidencias y dificultades que son inherentes a la explotación ferroviaria, las cuales, en la mayoría de los casos, son ajenas a la empresa que los presta. No puede ser facilitada sin realizar un tratamiento previo, adicional al de recopilación y clasificación, para identificar la causa por la que se produjo cada uno de los retrasos (problemas en la infraestructura, actos de vandalismo, etc.).

Las circunstancias expuestas hacen preciso traer a colación el artículo 18.1 c) de la Ley de Transparencia, que establece que se inadmitirán a trámite, mediante resolución motivada, las solicitudes relativas a información para cuya divulgación sea necesaria una acción previa de reelaboración.

Dicho precepto ha sido analizado por el Consejo de Transparencia y Buen Gobierno (en adelante, CTBG) en su Criterio Interpretativo CI/007/2015, en el que señala que: «(...) puede entenderse aplicable cuando la información que se solicita, perteneciendo al ámbito funcional de actuación del organismo o entidad que recibe la solicitud, deba: a) Elaborarse expresamente para dar una respuesta, haciendo uso de diversas fuentes de información.»

Trasladando el referido criterio al caso que nos ocupa, debe tenerse en cuenta que la utilización descontextualizada de información relacionada con eventuales incidencias en los servicios ferroviarios, en su mayoría debidas a causas ajenas a la empresa que los presta, colaboraría a un efecto de injustificado descrédito susceptible de afectar negativamente en este caso no sólo a la empresa afectada, Renfe Viajeros S.M.E., S.A., sino a los servicios que presta.

En consecuencia, facilitar la información solicitada no sólo implicaría recabar y clasificar datos sensibles relativos a un ingente volumen de información, para un periodo temporal indeterminado, atendiendo al grado de detalle requerido, lo que ya supone una acción previa de reelaboración, sino que, además, con carácter previo a facilitarla sería preciso realizar un tratamiento adicional, apartando a personal de sus funciones empresariales habituales para identificar la causa por la que se produjo cada uno de los retrasos, lo que requeriría además solicitar información al administrador de infraestructuras ferroviarias.

En este sentido, debe tenerse en cuenta que la problemática del ferrocarril es diferente a la del transporte por carretera, ya que, si un vehículo se avería, por el motivo que sea, en la carretera, se puede habilitar otro carril, el arcén o un desvío, lo cual minimiza su impacto en la circulación y en los horarios programados. Sin embargo, un tren averiado, por ejemplo, como consecuencia de un acto de vandalismo, o que circula a menor velocidad por obras en la infraestructura ferroviaria, no puede apartarse inmediatamente, lo que puede dar lugar a retrasos en cadena, modificaciones horarias e incluso cancelaciones de trenes que son inevitables y no dependen de la empresa ferroviaria, que es una afectada más, igual que los usuarios. En cuanto al elevado volumen de información a tratar, es necesario referir que, en el núcleo de Cercanías de Madrid se realizan aproximadamente 1.450 circulaciones diarias (https://www.transportes.gob.es/recursos_mfom/sala_prensa/recursos/231024_plan_cercanias_madrid.pdf), mientras que para Rodalies de Cataluña se ponen en circulación en torno de 1.000 circulaciones diarias (https://rodalies.gencat.cat/es/detalls/article/03_11_Record), cifras a las que habría que sumar las circulaciones de Media Distancia.

Como consecuencia de los motivos expuestos, procede acordar la inadmisión de la solicitud planteada, en aplicación del citado artículo 18.1 c) de la Ley de Transparencia. Esta decisión es coherente con el criterio sentado por el CTBG en la Resolución 250/2021, que sentó: «(...) aun buscando con la misma una apariencia de buen derecho por fundamentarla en la LTAIBG, realmente pretende conseguir una cantidad desmesurada de información en una suerte de intento de replicar, de algún modo, una base de datos elaborada por terceros.»

Igualmente, el CTBG ha venido desestimando reclamaciones asimilables al contenido de la solicitud que ahora nos ocupa. Cabe citar, por todas, la Resolución 2024-0479, de 25/04/2024 (énfasis propio):

La aplicación de los criterios expuestos a este caso conduce a la desestimación de esta reclamación, puesto que la información solicitada implica realizar un informe ad hoc para el solicitante que supone una carga de trabajo desproporcionada respecto del interés público existente en la divulgación de la información. En efecto, se trata de proporcionar una serie de datos sobre los retrasos que han sufrido los trenes de cercanías en Cataluña, cada día durante de 9 meses, con especificación del número de trenes por línea y diferenciando los minutos (entre 5 y más de 30, en tres franjas) que han tardado en llegar a su destino. Se trata, por tanto, de una información muy detallada que requiere de una tarea de ordenación y estructuración para poder facilitarla con el concreto desglose que pretende el reclamante; lo que, como pone de manifiesto la entidad reclamada, afectaría a la prestación de otros servicios y requería de solicitar información al administrador de infraestructuras.

4º.- Sin perjuicio de la concurrencia de la anterior causa de inadmisión, procede igualmente referirse al artículo 14.1 h) de la Ley de Transparencia, que establece que el derecho de acceso podrá ser limitado cuando acceder a la información suponga un perjuicio para los intereses económicos y comerciales de los sujetos afectados.

Así, el propio CTBG ha señalado en diferentes resoluciones, que la Administración no tiene obligación de publicar información que pueda perjudicar a los intereses económicos y comerciales de las empresas que dependen de ella. En concreto, dicha Autoridad Administrativa Independiente considera que, si se hiciese pública información sobre eventuales incidencias en los servicios ferroviarios, adicional a la que vienen obligadas a publicar y comunicar a los usuarios las empresas ferroviarias y las autoridades competentes, se crearía una percepción en el público que afectaría de manera significativa e injustificada a sus intereses económicos y comerciales, por lo que dicha información debe ser considerada y tratada como un secreto comercial. En este sentido, en la Resolución R/0219/2018 se señaló lo siguiente (énfasis añadido):

(...) queda respaldado el argumento manifestado por RENFE OPERADORA en el sentido de que los servicios prestados por esta sociedad mercantil compiten con otros medios de transporte, señaladamente, en este caso, con autobuses, ferrocarril metropolitano y coche particular. Ello supone que datos sensibles, con alto grado de detalle, no deben ser hechos públicos sin antes ponderar el posible perjuicio comercial que pudieran ocasionar a la sociedad mercantil operadora. En este entorno, facilitar esta información detallada sobre las dificultades de la explotación de este negocio, imputables en muchos casos no solo a causas relativas al operador, sino también al estado de las infraestructuras, instalaciones o a determinadas actuaciones de terceros, podría perjudicar a Rente Viajeros, dejándola en posición injustificadamente desventajosa respecto a otros modos de transporte, con el añadido de que si se trata de información que puede ser interpretada como significativa de deterioro de alguna faceta de la

explotación también puede tener un efecto de injustificado descrédito. La reutilización o reelaboración de la información puede además dañar suficiente la imagen del transporte público, en perjuicio de los objetivos de garantía de la movilidad en las grandes ciudades.

Partiendo de la doctrina sentada por el CTBG, cabe reiterar que la información solicitada guarda relación con eventuales incidencias y dificultades inherentes a la explotación ferroviaria, que en la mayoría de los casos son ajenas a la empresa encargada de la prestación del servicio. En consecuencia, se trata de información cuya utilización descontextualizada colaboraría a un efecto de injustificado descrédito susceptible de afectar negativamente en este caso no sólo a Renfe Viajeros, S.M.E., S.A., sino a un servicio que es considerado de interés general y esencial para la comunidad.

Las circunstancias expuestas ponen de manifiesto que facilitar información relacionada con eventuales incidencias y dificultades en la explotación ferroviaria, que en la mayoría de los casos son ajenas a la empresa encargada de la prestación del servicio, le causaría un daño reputacional injustificado, sustancial, real y manifiesto, directamente relacionado con la divulgación de la información solicitada.

Por otro lado, la solicitud planteada pone de manifiesto la intención de una particular de obtener un informe con un elevado volumen de información, sensible y privilegiada, que excede de la que vienen obligadas a publicar las empresas ferroviarias y las autoridades competentes, por lo que no se aprecia la concurrencia de ningún motivo o razón, de naturaleza pública o privada, que permita concluir que la solicitud que nos ocupa deba prevalecer sobre la protección de los legítimos intereses económicos y comerciales de Renfe Viajeros. Al contrario, como se puso de manifiesto en relación con la aplicación de la causa de inadmisión prevista en el artículo 18.1 c) de la Ley de Transparencia, pone de manifiesto que lo que se pretende es replicar una base de datos de la empresa ferroviaria, proceder que supone un ejercicio del derecho de acceso que excede de los objetivos y fines que persigue la normativa de transparencia administrativa.

5º.- 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 complementaria el límite del artículo 14, apartado h).

6º.- 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.

Firmado digitalmente por BUENO
BUENO ILLESCAS SERGIO - 44264141C ILLESCAS SERGIO - [REDACTED]

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