

1º.- Con fecha 9 de marzo 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 480577. Se ha duplicado la solicitud, con asignación de la de número 573657 al Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF). 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 ha requerido acceso a determinada información en los siguientes términos literales:

Asunto

Solicitud de información pública sobre la eficiencia operativa, costes y gestión de flota en la conexión ferroviaria Madrid-Región de Murcia (Líneas 300 y 320)

Información que solicita

El acceso y copia de la siguiente información desglosada: 1. Sobre la flota de trenes híbridos (Serie 730): Informe actual sobre la asignación y ubicación de la flota de trenes de la serie S-730 (híbridos) de Renfe Viajeros. Concretamente, se solicita conocer el índice de disponibilidad y tasa de utilización actual de dichas unidades. Detalle de los servicios (rutas comerciales u OSP) a los que han sido reasignadas las unidades S-730 que prestaban servicio en la línea Madrid- Cartagena previo a la inauguración de la línea de Alta Velocidad por Alicante, así como si existen unidades actualmente en reserva o sin servicio comercial asignado. 2. Sobre la capacidad de la infraestructura (Línea 320 Chinchilla-Cartagena): Informe de ADIF sobre la Declaración de la Red vigente para la línea 320 (Chinchilla- Cartagena), especificando los "surcos" o capacidad disponible para trenes de viajeros que no se está utilizando actualmente. Confirmación de si existen limitaciones técnicas de seguridad o infraestructura que impidan, a fecha de hoy, la circulación de trenes de la serie S-730 o de Media Distancia en dicho trazado, o si la falta de servicios se debe exclusivamente a la ausencia de petición por parte de los operadores. 3. Sobre la demanda y eficiencia económica comparada: Datos de ocupación media mensual de los servicios AVE Madrid-Murcia (vía Alicante) desde su inauguración hasta la fecha de esta solicitud. Datos comparativos de los tiempos de viaje comerciales actuales del servicio AVE (vía Alicante) frente a los tiempos técnicos posibles de un servicio directo por Chinchilla utilizando material híbrido (S-730) sin paradas intermedias excesivas. Información sobre el diferencial del coste del canon ferroviario abonado por el operador a ADIF/ADIF AV por circular vía Alicante (Línea de Alta Velocidad) frente al coste de circular por la vía convencional de Chinchilla. La información solicitada es fundamental para evaluar la eficiencia del gasto público y la correcta planificación de las infraestructuras en relación con las necesidades reales de movilidad de la ciudadanía. Solicito que la información sea remitida en formato electrónico a la dirección de correo asociada a esta petición.

3º.- Analizada la solicitud, con exclusión de su apartado 2, cuya competencia no corresponde a esta entidad, sino al gestor de la infraestructura, procede acordar su inadmisión con base en los siguientes argumentos:

La petición no tiene por objeto el acceso a información pública en los términos del artículo 13 LTAIBG, sino la elaboración de un informe *ad hoc* que incluya respuestas expresas a diferentes preguntas sobre adscripción, disponibilidad y planificación del material rodante (serie S-730), ocupación media mensual, comparaciones de tiempos “técnicamente posibles” y diferenciales de cánones entre itinerarios, extremos que no constan como documentos preexistentes en poder del sujeto obligado.

El Consejo de Transparencia y Buen Gobierno (CTBG), ha advertido que el derecho de acceso no ampara la obtención de respuestas o la elaboración de informes “ad hoc” fuera del ámbito de un procedimiento administrativo, pues ello exigiría actos futuros que exceden el concepto legal de “información pública”, que requiere que la información exista ya y obre en poder de la entidad requerida. Así lo ha reconocido la Resolución R/0276/2018 del CTBG, que avala la inadmisión cuando la solicitud no recae sobre información pública en el sentido del artículo 13 de la Ley de Transparencia.

En consecuencia, procede la inadmisión de la solicitud en aplicación del artículo 13 LTAIBG, posibilidad admitida tanto por el CTBG (v.gr., R/0276/2018) como por la jurisprudencia, cuando la petición no versa sobre “información pública” ya existente. Concorre además la causa de inadmisión del artículo 18.1.c por necesidad de reelaboración para poder responder en los términos exactos solicitados. La doctrina más reciente del Tribunal Supremo exige motivar de forma estricta las limitaciones e inadmisiones y justifica su aplicación cuando no se trata de un mero agregado sino de una reconstrucción o creación de nueva información, estándar que aquí concurre.

En cuanto a las tareas de reelaboración que serían necesarias: (i) el “índice de disponibilidad” y la “tasa de utilización” de S-730 exigirían definir indicadores, extraer datos de diversas fuentes (mantenimiento, explotación, comercial), depurarlos y calcular KPI, es decir, construir un producto analítico nuevo; (ii) el “detalle de reasignaciones” de S-730 antes/después de la LAV por Alicante requeriría reconstrucciones históricas y síntesis explicativas que no figuran en un documento único y cerrado; (iii) la comparación de “tiempos técnicamente posibles” por Chinchilla con S-730 implicaría simulaciones y supuestos de explotación, (paradas, márgenes, limitaciones), es decir, prospectiva técnica no preexistente; y (iv) el “diferencial de canon” por ruta reclamaría aplicar tarificación a itinerarios concretos y escenarios de surco, con cálculos y modelización específica. Todo ello supone una acción previa de reelaboración, causa autónoma de inadmisión del art. 18.1.c LTAIBG, de acuerdo con el Criterio Interpretativo CI/007/2015 del CTBG.

También concurre la causa de inadmisión del artículo 18.1 e) de la Ley de Transparencia, que se aplica a las solicitudes incongruentes con las finalidades que promueve dicha ley. Atendiendo a esta causa de inadmisión y al Criterio Interpretativo del CTBG n.º CI/003/2016, es claro que la degradación del procedimiento de acceso, apartándose de su naturaleza primigenia, permitiendo su utilización instrumental con extensión artificial del ámbito propio, no es en modo alguno deseable. Vienen al caso la Sentencia de la Audiencia Nacional de 26 de marzo de 2021 (Recurso 1/2021), que sentó que el objetivo de la Ley no es el crear una base de datos jurídica para su uso por profesionales, a costa de la utilización de importantes recursos humanos y materiales de la Administración Pública.

Sin perjuicio de lo anterior, no es posible informar en los términos solicitados respecto del material de Renfe Viajeros, S.M.E., S.A. De ordinario, los trenes no están adscritos a la prestación de servicios en territorios concretos, sino que se atienden las necesidades de cada momento, sin adscripción territorial rígida. Ello refuerza que no exista un documento único que satisfaga lo pedido, sino datos dispersos cuya integración exigiría reelaboración.

Por último, facilitar información muy detallada sobre un activo crítico (material rodante), así como los datos de ocupación media mensual por relación y el “diferencial de canon” aplicado a itinerarios concretos, sería susceptible de perjudicar los intereses económicos y comerciales de Renfe Viajeros (art. 14.1.h LTAIBG). En servicios comerciales abiertos a la competencia intramodal y en competencia con otros modos (aéreo, autobús, vehículo particular), la divulgación desagregada de ocupaciones y de estructuras de coste aplicadas permite a terceros inferir estrategias de precios, umbrales de rentabilidad y patrones de demanda, con el consiguiente perjuicio competitivo. En este contexto, el peticionario no ha acreditado motivos legítimos de naturaleza pública o privada que prevalezcan sobre la protección de los intereses económicos y comerciales de la empresa concernida. Por todo ello, resultaría de aplicación subsidiaria el artículo 14.1.h LTAIBG, conforme al Criterio Interpretativo 1/2019 del CTBG.

4º.- Atendiendo a las consideraciones que anteceden, se acuerda la inadmisión de la solicitud de información pública más arriba referida, siendo de aplicación subsidiaria el límite también reseñado.

5º.- Contra la presente Resolución, que pone fin a la vía administrativa, podrá interponerse recurso contencioso-administrativo ante la Sección de lo Contencioso Administrativo del Tribunal Central de Instancia 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  Firmado digitalmente por BUENO ILLESCAS SERGIO
Fecha: 2024.03.21 13:26:12 +02'00'

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