

Vista la solicitud de información pública recibida a través del Portal de Transparencia de la AGE, registrada con el número **580570**, y en atención a los siguientes:

ANTECEDENTES

Primero. - En fecha 10 de marzo de 2026 tuvo entrada, en el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible (en adelante MITMS), una solicitud de acceso a la información pública al amparo de la Ley 19/2013, de 9 de diciembre de transparencia, acceso a la información pública y buen gobierno (en adelante Ley 19/2013).

Segundo. - En fecha 13 de marzo de 2026 la solicitud se recibió en el Administrador de Infraestructuras ferroviarias (ADIF), iniciándose el plazo para su resolución previsto en el artículo 20.1 de la Ley 19/2013.

Tercero. - En la solicitud, formulada por D. [REDACTED] se indica lo siguiente:

"Documentación relacionada con la gestión, incidencias y calidad del servicio de la red de Cercanías de Madrid:

1.1 Registro histórico de incidencias:- Número total de incidencias registradas en la red de Cercanías de Madrid por año desde 2015 hasta la fecha actual - Desglose mensual de incidencias para los años 2023, 2024 y 2025- Clasificación de incidencias por tipo:- Averías en material móvil- Fallos en instalaciones e infraestructura- Problemas de señalización- Incidencias meteorológicas- Otras causas

1.2 Incidencias por líneas:- Número de incidencias registradas por cada línea de Cercanías (C-1 a C-10) desde 2020 hasta la fecha-Tiempo medio de resolución de incidencias por línea- Líneas más afectadas y análisis de causas recurrentes

1.3 Impacto en los usuarios:- Número de viajeros afectados por incidencias cada año desde 2020- Tiempo total de retrasos acumulados por línea y por año- Cancelaciones de servicios: número total por año y línea

2.1 Presupuestos de mantenimiento:- Presupuesto anual destinado al mantenimiento de la red de Cercanías de Madrid desde 2015- Desglose por partidas:- Mantenimiento de infraestructura- Mantenimiento de material rodante- Actualizaciones tecnológicas personal técnico.

2.2 Planes de inversión:- Plan de inversiones a medio y largo plazo para la red de Cercanías de Madrid-Cronograma de renovación del material rodante- Inversiones realizadas vs. inversiones presupuestadas (2020-

2024)- *Proyectos de modernización en curso y pendientes*
3.1 Indicadores de puntualidad:- *Porcentaje de puntualidad por línea y por año desde 2019- Evolución de los tiempos de viaje por línea- Comparativa con otros servicios de transporte metropolitano europeos*

3.2 Estudios de satisfacción:- *Encuestas de satisfacción de usuarios realizadas desde 2020- Principales quejas y reclamaciones de usuarios- Medidas adoptadas para mejorar la calidad del servicio*

4.1 Pérdida de usuarios:- *Evolución del número de viajeros de Cercanías por año (2019-2024)- Análisis de las causas de pérdida de usuarios- Estimación de viajeros que han migrado a otros medios de transporte*

4.2 Costes adicionales:- *Coste de servicios alternativos (autobuses) implementados debido a incidencias- Compensaciones económicas pagadas a usuarios por retrasos- Impacto económico de las incidencias en el sistema de transporte regional También los puntos del 5 al 7 de la resolución estimatoria 1683/2025 que no me caben al estar limitado a 3000 caracteres"*

Cuarto. - El expediente ha sido duplicado a RENFE con la siguiente codificación **584814**. Desde ADIF se contestará a los apartados 1.1; 1.2; 2.1 y 2.2 de la solicitud.

FUNDAMENTOS JURIDICOS

Primero. - La presente resolución se dicta en el marco de la Ley 19/2013, cuyo ámbito subjetivo de aplicación se establece en su Capítulo I.

Segundo. - La Ley 19/2013, en su artículo 12, regula el derecho de todas las personas a acceder a la información pública, entendida, según el artículo 13 de la misma norma, como "*los contenidos o documentos, cualquiera que sea su formato o soporte, que obren en poder de alguno de los sujetos incluidos en el ámbito de aplicación de este título y que hayan sido elaborados o adquiridos en el ejercicio de sus funciones*". Por lo tanto, la Ley define el objeto de una solicitud de acceso a la información en relación con información que existe, por cuanto está en posesión del Organismo que la recibe, bien porque éste la ha elaborado, o bien porque obra en su poder por haberla obtenido en el desarrollo de sus funciones, en el ejercicio de las competencias que tiene atribuidas.

RESPUESTA

Estimado solicitante, en primer lugar, resulta necesario informarle de que la Resolución 1683/2025 del Consejo de Transparencia y Buen Gobierno, a la que usted hace referencia, se encuentra actualmente recurrida en vía contencioso-administrativa, concretamente en lo relativo a las cuestiones vinculadas con las incidencias en la Red de Cercanías de Madrid. Esta circunstancia implica que los extremos interpretativos contenidos en dicha resolución no son firmes y se hallan pendientes de revisión judicial.

Asimismo, procede señalar que la solicitud formulada por el interesado, referida al registro histórico de incidencias desde 2015 hasta la actualidad, con un desglose mensual por tipología, así como al número de incidencias por cada línea de Cercanías desde 2020, el tiempo medio de resolución y un análisis de las líneas más afectadas y de las causas recurrentes, requiere un tratamiento especialmente detallado que excede con mucho el marco ordinario de acceso a la información pública. Por tanto, esta solicitud debe ser objeto de inadmisión conforme al artículo 18.1.c) de la Ley 19/2013, de 9 de diciembre, de Transparencia, Acceso a la Información Pública y Buen Gobierno.

"Se inadmitirán a trámite, mediante resolución motivada, las solicitudes:
[...]

c) Relativas a información para cuya divulgación sea necesaria una acción previa de reelaboración."

En este sentido, cabe traer a colación el CI/007/2015 del Consejo de Transparencia y Buen Gobierno. El concepto de reelaboración como causa de inadmisión ha sido interpretado en diversas resoluciones de tal manera 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.

La jurisprudencia del Tribunal Supremo relativa a solicitudes de información para cuya divulgación sea necesaria una acción previa de reelaboración ha sido acogida y particularizada por la Audiencia Nacional en su Sentencia 359/2022, de 31 de enero (ECLI: ES: AN: 2022: 359), en cuyo fundamento de derecho tercero razona en los siguientes términos sobre el sentido del concepto de reelaboración:

"Debe entenderse por acción previa de reelaboración la que exigen aquellas peticiones de información que cargan sobre el órgano administrativo la iniciativa de la búsqueda de datos que se encuentran dispersos en una pluralidad indeterminada de registros o archivos (informáticos)"

Esta labor de relacionar datos que obren en poder de la administración, pero en expedientes indeterminados y sin un previo tratamiento, cuando su recopilación no haya sido emprendida por ningún órgano administrativo por iniciativa propia y en cumplimiento de las funciones que tiene encomendadas, no está amparada por el derecho a la información ni tienen los ciudadanos título para promoverla, salvo que expresamente se contemple en el ordenamiento jurídico.

Por tanto, si bien es cierto que para el Consejo de Transparencia el hecho de que la información solicitada se caracterice por su volumen y complejidad no es motivo suficiente para la observancia del motivo de inadmisión del artículo 18.1.c) de la Ley 19/2013, lo realmente determinante en este caso es la necesidad de recurrir, para obtener la información, a una multiplicidad de registros informáticos diferentes.

Dicha inadmisión se fundamenta en la necesidad de una acción previa de reelaboración de la información solicitada, que excede el acceso directo a datos preexistentes y exige una labor técnica compleja de extracción, clasificación, sistematización y análisis de información dispersa en distintos sistemas no integrados. Dicha labor no es simple y directa y requiere una actividad de interpretación y análisis técnico que no puede llevarse a cabo por cualquier trabajador de la entidad.

"El derecho de acceso no comprende la obligación de crear información inexistente ni reconstruirla. Corresponde a la Administración acreditar la búsqueda razonable y la inexistencia del documento."

En este contexto, la recopilación exhaustiva de todos los sucesos encuadrables bajo el concepto de "incidencia", con el desglose y detalle particulares solicitados y dentro de un marco temporal amplísimo, desde el año 2015 hasta la actualidad, requeriría un proceso analítico individualizado que implicaría la revisión, extracción, agrupación, cruce, clasificación y tratamiento de información procedente de múltiples fuentes y sistemas de registro informático, lo que conllevaría un consumo de recursos, humanos y materiales, que, volvemos a reiterar, no resultaría justificable para esta entidad, ni es acorde con los fines de la Ley. En concreto, la plataforma Business Intelligence (BI), que constituye el entorno principal para la

recopilación de incidencias operativas, presenta limitaciones estructurales que no permiten la explotación masiva de datos históricos, pues el acceso está restringido a un intervalo temporal de 30 días, en la consulta concreta que devuelve el número de incidencias, sin posibilidad de segmentación anual ni filtros por tipo de servicio ferroviario (Alta Velocidad, Media Distancia Avant, Media Distancia Convencional o Cercanías). La consulta de los datos requeridos implicaría la realización de 123 búsquedas manuales, una por cada mes del periodo solicitado, con un volumen de datos que, solo en el año 2024, asciende a aproximadamente a 136.000 circulaciones, lo que supone manejar 15.120 registros mensuales de forma individualizada.

Además, como ya se ha mencionado, la plataforma BI no contempla la segregación por tipo de servicio, línea o motivo de incidencia, lo que imposibilita un análisis diferenciado. Por tanto, para obtener esa información detallada es necesario aplicar un procedimiento complementario que implica la identificación manual de cada incidencia en BI, la extracción de su código identificador y la posterior consulta en el sistema GIFO Plus, donde se encuentra la información adicional sobre el tipo de servicio afectado, localización y causas de la misma.

En este sentido, se debe realizar una búsqueda visual en BI para cada mes e identificar, de entre 15.120 datos de circulaciones, aquellas incidencias que hayan supuesto afectaciones temporales en trenes. Una vez localizada una incidencia que haya afectado a otros trenes, se extrae el código identificador correspondiente, siendo dicho código el que se utilizará en el sistema GIFO Plus, para acceder a información adicional de dicha incidencia, siendo esta plataforma la que permite consultar el tipo de servicio en el que se ha producido la incidencia.

Este proceso presenta una elevada carga operativa de carácter manual, lo que justifica el carácter complejo del procedimiento. Esta complejidad se ve acentuada por la necesidad de tratar información pública que se encuentra dispersa y diseminada en distintos soportes informáticos, lo que obliga a realizar una labor secuencial de recopilación, clasificación, sistematización y posterior análisis. Conforme a lo expuesto con anterioridad, resulta patente que la actividad no se limita a una mera consulta de datos disponibles, sino que requiere una reelaboración sustancial de la información, en la medida en que esta no se encuentra centralizada ni completamente accesible desde un único sistema. Es decir, el proceso actualmente vigente presenta una elevada carga operativa de carácter manual y una fuerte dependencia de sistemas no integrados, lo que dificulta la explotación eficiente de los datos y justifica el carácter complejo del procedimiento. Esta complejidad se ve acentuada por

la necesidad de tratar información pública que se encuentra dispersa y diseminada en distintos soportes informáticos (BI y Gifo Plus), lo que obliga a realizar una labor secuencial de recopilación, clasificación, sistematización y posterior análisis.

Conforme a la STS de 25 de marzo de 2021 (ECLI:ES:TS:2021:1256), en este caso concreto el carácter complejo aludido viene determinado tanto por la necesidad de realizar un tratamiento a partir de «información pública dispersa y diseminada», que requiere una «labor consistente en recabar, primero; ordenar y separar, después, lo que es [en el caso enjuiciado en la sentencia] clasificada o no; sistematizar, y luego, en fin, divulgar tal información», además de porque la misma se encuentra en soportes informáticos diversos, tal y como se ha explicado, resultando de total aplicación el artículo 18.1.c) Ley 19/2013.

A mayor abundamiento, se trae a colación el límite previsto en el apartado h) del artículo 14.1 relativo a los intereses económicos y comerciales de terceros, en este caso particular *"La R/0219/2018 CTBG (fundamento jurídico 7) considera que la información sobre retrasos en cercanías de Madrid constituye secreto comercial: la difusión de datos sensibles y muy detallados no debe hacerse sin ponderar el perjuicio, máxime cuando las dificultades de explotación también obedecen a infraestructuras, instalaciones o actuaciones de terceros. Además, la reutilización o reelaboración de esos datos podría dañar la imagen del transporte público y comprometer los objetivos de movilidad en grandes ciudades. Se subraya que, aunque el servicio de cercanías se somete a obligaciones de servicio público, existen alternativas privadas no sujetas a transparencia, lo que acentúa la desventaja competitiva si se divulgan tales datos. En la R/0109/2019 (13/05/2019) se desestima el acceso a un informe detallado y desglosado de incidencias, reiterando esta doctrina."*

Se trata de una resolución que emite el CTBG en 2018 en la que estima las alegaciones de RENFE para no conceder información relativa a incidencias e indemnizaciones. Asimismo, la CNMC en su expediente CNS/DTSP/420/24, determina que la Ley 1/2019, de 20 de febrero, de Secretos Empresariales, considera como secreto empresarial *"cualquier información o conocimiento, incluido el tecnológico, científico, industrial, comercial, organizativo o financiero, que reúna las siguientes condiciones:*

- a) *Ser secreto, en el sentido de que, en su conjunto o en la configuración y reunión precisas de sus componentes, no es generalmente conocido por las personas pertenecientes a los*

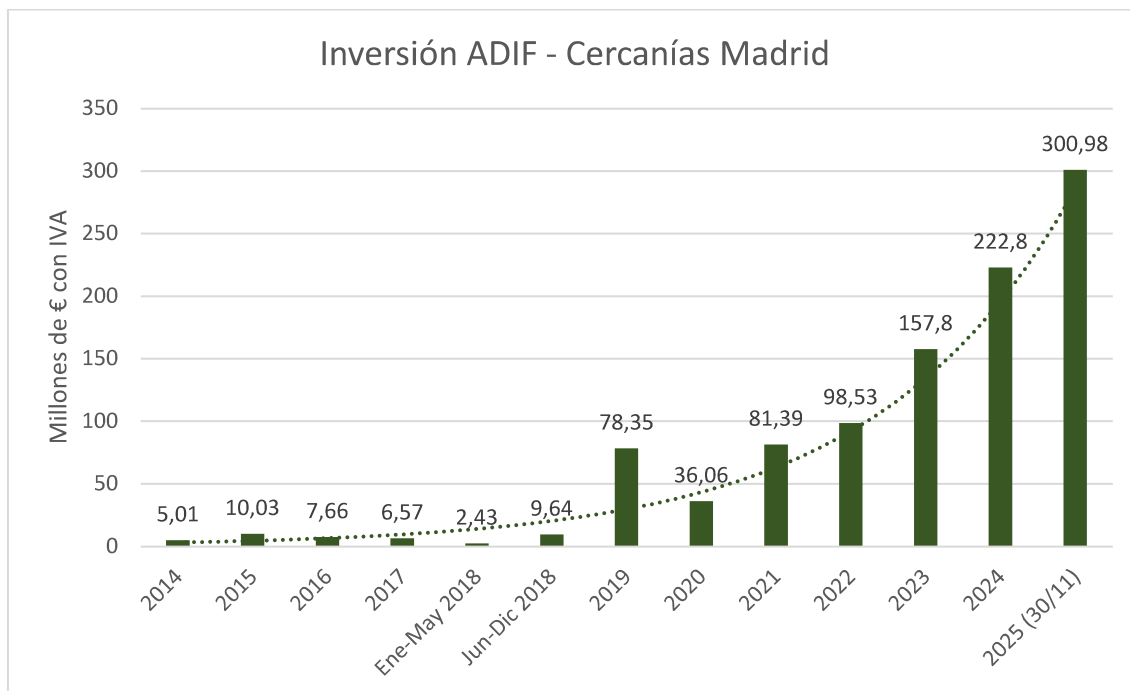
- círculos en que normalmente se utilice el tipo de información o conocimiento en cuestión, ni fácilmente accesible para ellas;*
- b) tener un valor empresarial, ya sea real o potencial, precisamente por ser secreto, y*
 - c) haber sido objeto de medidas razonables por parte de su titular para mantenerlo en secreto”.*

Por otra parte, los Tribunales, en SSAN de 30 de mayo (JUR 2000\203049), 16 de mayo (JUR 2000\203038) y 24 de marzo (RJCA 2000\1418) de 2000, han venido reconociendo la aplicación a la CNMC de lo dispuesto en el Derecho de la Unión Europea en materia de información confidencial. Actualmente esta cuestión se regula en la Comunicación de la Comisión Europea de 22 de diciembre de 2005, en cuyo apartado 3.2.1 18 se establece que:

“Cuando la divulgación de información sobre la actividad económica de una empresa pueda causarle un perjuicio grave, dicha información tendrá carácter de secreto comercial.”

Este razonamiento resulta plenamente aplicable al presente supuesto, en la medida en que la información relativa a las incidencias del servicio de Cercanías de Madrid podría incidir de manera directa en la posición competitiva de RENFE-Operadora dentro del mercado de movilidad urbana y metropolitana. Ello se debe a que, en este ámbito geográfico, existen alternativas de transporte sustitutivas como el servicio de autobuses urbanos e interurbanos, así como la red de Metro de Madrid, cuya oferta compite funcionalmente con el servicio ferroviario. La difusión sistemática y detallada de incidencias puede, por tanto, generar distorsiones competitivas no previstas en el régimen de transparencia, al proporcionar información que afecta a la correcta prestación del servicio público y a la neutralidad competitiva que debe preservar la Administración.

Con respecto del numeral 2.1 relativo a la inversión en la Red de Cercanías de Madrid desde 2015 se comparte con el solicitante la siguiente información, en el marco de las competencias de ADIF:



En lo que respecta a esta entidad, Adif facilitará la información disponible relativa al punto 2.2, referido al Plan de inversiones en el Cercanías de Madrid, en los términos en los que resulte posible conceder acceso y en el marco de sus competencias, siendo una prioridad del ministerio y del administrador el seguir invirtiendo en el servicio de cercanías de Madrid.

En primer lugar, debe destacarse que el presupuesto vigente para actuaciones en infraestructura ferroviaria asciende a 4.826 M€, de los cuales a la fecha hay "**movilizadas¹**" **inversiones por importe de +2.800 M€**, es decir, inversiones en fase, al menos, de proyecto.

Si atendemos al detalle por subsistemas:

- **Se ha movilizado el 87% del presupuesto destinado a actuaciones de mejora de las instalaciones de seguridad (II.SS) y Telecomunicaciones**, es decir, 397 M€, de los cuales tenemos más de la mitad (210M€) en fase de obra o finalizadas.

¹ Se entiende por inversión movilizada el presupuesto estimado total de las actuaciones ya iniciadas.

- **El presupuesto destinado a actuaciones de infraestructura, vía y electrificación asciende a 1.600 M€, de los cuales se han “movilizado” +1.380 M€.** Además, Adif tiene actuaciones finalizadas o en fase de obra por importe de +523 M€.

En resumen, esta histórica inversión se realiza afrontando además un desafío técnico y de planificación sin precedentes en países del entorno, pues se compatibiliza con el mantenimiento del servicio ferroviario en todos los casos en que es posible centrado los trabajos por la noche o programándolos por fases. En paralelo, Adif y Adif AV, fruto de un ejercicio de constante evaluación, y del conocimiento y la experiencia adquiridos, trabajan en la continua optimización de sus procesos, operativa y planificación para contribuir a la continua mejora de la calidad del servicio ferroviario.

Con respecto de los proyectos, a modo ejemplificativo, se comunica que las principales actuaciones finalizadas en Madrid a fecha de diciembre 2025 han sido:

- Renovación de vía, catenaria e II.SS. Atocha-Recoletos-Chamartín.
- Renovación de losa flotante en Getafe.
- Mejora de accesibilidad en estación de Vicálvaro.
- Mejora de accesibilidad en estación de Aranjuez.
- Trabajos para la consolidación estructural de Méndez Álvaro.
- Nueva conexión entre cercanías y metro en Gran Vía-Sol.
- Rehabilitación de subestación en estación de Príncipe Pío.
- Actuaciones en puentes.
- Mejora de accesibilidad tren-andén en estación de Recoletos.
- Obras de demolición de losa y montaje de vía en Orcasitas.
- Instalación de ascensores y mejora de la evacuación en la estación de Recoletos

En cuanto a las actuaciones que se encuentran en fase de ejecución, se pueden destacar:

- Nueva estación de cercanías de Parla Norte.
- Nueva estación de cercanías de La Tenería.
- Rehabilitación de vía tramo Cercedilla-Cotos.
- Renovación integral de L.A.C. Entre Cercedilla-Cotos.
- Implantación del esquema 4+4+2 en estación de Atocha-Cercanías
- Renovación de vía Fuencarral-Tres Cantos.
- Remodelación de vías y andenes de la estación de ancho ibérico de Chamartín.

- Ampliación y remodelación de la playa de vías y andenes de AV y del edificio de viajeros de la estación de Chamartín. Obras de la estación de cercanías.
- Plataforma para incremento de capacidad entre nudo de Pinar de Las Rozas- Estación Las Matas.
- Ampliación de la red de cercanías de Madrid hasta Soto del Real. Fase 1. Infraestructura, vía y línea aérea de contacto.

Por cuanto antecede, se **RESUELVE**:

Conceder parcialmente la información solicitada al amparo de la Ley 19/2013, al apreciar la causa de inadmisión prevista en el artículo 18.1.c) y la concurrencia del límite establecido en el artículo 14.1.h).

Contra la presente Resolución, que pone fin a la vía administrativa, podrá interponerse recurso contencioso-administrativo ante los Juzgados Centrales de lo Contencioso Administrativo (Ley 39/2015, de 1 de octubre, del procedimiento administrativo común de las administraciones públicas, y Ley 29/1998, de 13 de julio, reguladora de la jurisdicción contencioso-administrativa), 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 la notificación de la presente Resolución.

Firmado electrónicamente por: 

26.03.2026 16:22:51 CET

El Presidente de las E.P.E. ADIF y ADIF AV

DOCUMENTO ANONIMIZADO
EL DOCUMENTO ORIGINAL HA SIDO
EFECTIVAMENTE FIRMADO