

1º.- Con fecha 26 de septiembre 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 _____ que quedó registrada con el número 00001-00096064. 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

Incidencias e indemnizaciones AVE en Catalunya

Información que solicita

Relación de incidencias registradas durante el período comprendido entre el año 2012 y 2024 en todas las líneas de AVE que operan en Cataluña, donde conste, por cada una de las incidencias, el tipo de incidencia que se produjo (cancelación, retraso, avería, etc.), el día, la hora, el tramo, la línea y el motivo. Indicar por cada incidencia, cuántos pasajeros tienen derecho a indemnización, el motivo y el importe si todos los pasajeros reclamaran, así como el número total de pasajeros que han reclamado y el importe devuelto a cada uno.

3º.- Se solicita la elaboración de un informe, inexistente en la actualidad, que debería presentar una voluminosa información, correspondiente a un extenso periodo temporal (superior a doce años), que debería atender a las detalladas especificaciones de la petición.

En cuanto el derecho de acceso a información pública no alcanza a obtener la elaboración de informes, actos futuros, ni permite exigir acciones de reelaboración, es pertinente conceder acceso parcial a la información requerida, inadmitiendo lo relativo a la pretensión de elaborar un informe con las pormenorizaciones requeridas.

Consecuentemente, en aplicación del artículo 22.3 de la Ley de Transparencia, se facilita la siguiente información disponible, que satisface el interés público:

Informes de Gestión que se publican junto con las cuentas anuales del Grupo Renfe, en los que se incluyen índices de calidad, desempeño y parámetros de servicio de Renfe Viajeros.

También, el Instituto Nacional de Estadística y el Anuario del Ferrocarril proporcionan información sobre el desempeño de las empresas ferroviarias y datos sobre el movimiento de trenes.

Procede la estimación parcial de la solicitud, al no tratarse de información que pueda facilitarse mediante la mera agregación o suma de datos, ni mediante la aportación de una documentación

concreta preexistente en el momento de recepción de la solicitud. Atender a lo solicitado requeriría la elaboración un informe específico, lo que no entra dentro de la definición de «información pública» según el artículo 13 de la Ley de Transparencia. Ello debe entenderse sin perjuicio de que en el pasado Administraciones públicas competentes o esta entidad o sus sociedades instrumentales hayan considerado oportuno elaborar algún informe similar.

El Consejo de Transparencia y Buen Gobierno (CTBG) advierte 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 para dar contestación a una concreta solicitud de acceso, ya que daría lugar a actos futuros. Así, el CTBG reconoce la posibilidad de inadmitir una solicitud con base en el artículo 13, cuando no recaiga sobre información pública (Resolución R/0276/2018). En el mismo sentido coincide el Recurso n.º 63/2016 de la Sala de lo Contencioso-Administrativo de la Audiencia Nacional.

Por otra parte, la búsqueda, recopilación, preparación de los datos y la confección del informe, correspondiente a un lapso temporal muy largo, requeriría apartar a personal operativo de Renfe Viajeros S.M.E., S.A. de las funciones empresariales que le son propias, carga que no se compadece con los fines que persigue la Ley de Transparencia. Por lo tanto, es aplicable su artículo 18.1 c) para inadmitir las solicitudes relativas a información para cuya divulgación sea necesaria una acción previa de reelaboración.

Además, de acuerdo con el Criterio Interpretativo CI/007/2015 del CTBG, atender una solicitud como la planteada implicaría una carga administrativa desproporcionada: la solicitud tiene excesivos requerimientos materiales (sin olvidar que abarca un periodo temporal superior a una década), considerando los muy concretos y detallados parámetros de desglose requeridos «donde conste, por cada una de las incidencias, el tipo de incidencia que se produjo (cancelación, retraso, avería, etc.), el día, la hora, el tramo, la línea y el motivo. Indicar por cada incidencia, cuántos pasajeros tienen derecho a indemnización, el motivo y el importe si todos los pasajeros reclamaran, así como el número total de pasajeros que han reclamado y el importe devuelto a cada uno.».

Por lo tanto, no se trata de información que pueda facilitarse mediante la mera agregación o suma de datos, sino que requiere un tratamiento previo al que no pueden venir obligadas entidades que no reciben financiación pública para atender este tipo de solicitudes. Al respecto, el CTBG ha señalado en el citado Criterio Interpretativo CI/007/2015 que: «(...) el concepto de reelaboración como causa de inadmisión (...) 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. (...)»

Adicionalmente, en tanto que la solicitud se refiere al periodo comprendido entre 2012 y 2024, tampoco sería coherente con los objetivos y finalidades de la Ley de Transparencia -causa de inadmisión del artículo 18.1 e) -, facilitar información relativa a dicho lapso de tiempo, por haber perdido, debido al transcurso del tiempo, el carácter de actual y, por ende, el de interés público. Así, procede citar la Sentencia del Tribunal Constitucional 58/2018, de 4 de junio de 2018: «el carácter noticiable también puede tener que ver con la "actualidad" de la noticia, es decir con su conexión, más o menos inmediata, con el tiempo presente. La materia u objeto de una noticia puede ser relevante en sentido abstracto, pero si se refiere a un hecho sucedido hace años, sin ninguna conexión con un hecho actual, puede haber perdido parte de su interés público o de su interés informativo para adquirir, o no, un interés histórico, estadístico o científico.

No obstante su importancia indudable, ese tipo de intereses no guarda una relación directa con la formación de una opinión pública informada, libre y plural, sino con el desarrollo general de la cultura que, obviamente, actúa como sustrato de la construcción de las opiniones. Por esa razón podría ponerse en duda, en estos casos, la prevalencia del derecho a la información [art. 20.1 d) CE].».

De manera complementaria, proporcionar datos sobre incidencias o retrasos podría facilitar el ataque al servicio y utilizarse para conseguir un injustificado descrédito, entrando en aplicación el límite del artículo 14.1, apartado h) de Ley de Transparencia al ser contrario a los intereses económicos y comerciales de Renfe Viajeros.

El CTBG, ha indicado que publicar información sobre eventuales incidencias, la mayoría ocasionadas por causas ajenas a esta entidad, crearía una percepción pública que afectaría significativa e injustificadamente a sus intereses económicos y comerciales, colocándola en una posición desfavorable y de descrédito respecto a competidores y otros modos de transporte (los cuales no tienen la obligación de publicar información de este tipo), debiendo considerarse como un secreto empresarial. Esta conclusión tiene apoyo en la doctrina sentada por las resoluciones del CTBG: Resolución R/0039/2016, de 14 de abril de 2016; R/0239/2018, de 1 de septiembre de 2016; R/0042/2018, de 23 de abril de 2018 y la R/0219/2018, de 10 de julio de 2018. Esta última señalando que «facilitar los retrasos de los trenes de la red de cercanías de la Comunidad de Madrid detallados por fecha del retraso, identificador de tren, línea en la que el tren circula y retraso acumulado (en minutos) por ese tren, es información que, a nuestro juicio, incide en la competitividad de la empresa.». Los límites expuestos, operan aun con mayor intensidad en el presente caso, al encontrarnos ante servicios comerciales, no subvencionados. No puede obviarse que los servicios comerciales que presta Renfe Viajeros, además de competir con otros modos de transporte (principalmente con aviones, autobuses y coches particulares), se encuentran abiertos a la competencia intramodal.

4º.- Atendiendo a las consideraciones que anteceden, entendiendo que la información facilitada satisface el interés público, sin que se haya puesto de manifiesto otro de mayor entidad que el

del inherente al servicio, procede la admisión parcial, no siendo pertinente la íntegra estimación, en cuanto no está justificada la elaboración del informe requerido, sin perjuicio de que sería de aplicación el límite previsto legalmente para la protección de los intereses económicos y comerciales.

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.

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