

1º.- Con fecha 29 de diciembre de 2021 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 c que quedó registrada con el número 001-064104. 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.- Mediante la solicitud planteada se requiere acceso a la siguiente información:

*“Asunto*

*Información RENFE*

*Información que solicita*

*Me gustaría obtener la siguiente información:*

*- Registro de incidencias y de retrasos sufridos por la línea C4 de Cercanías durante el año 2021. Desglosada por días e incidentes.*

*- los datos de aforo de los trenes/estaciones según entradas por los tornos. Se exige respetar cierta distancia, pero los trenes han ido completamente llenos por culpa de los retrasos, sin doblar trenes para solucionar el problema.*

*También, si existe algún tipo de acuerdo de nivel de servicio sobre la frecuencia de los trenes y el número de incidentes/averías.*

*Un saludo*

*(SE ADJUNTA SOLICITUD RECIBIDA CC.AA. MADRID)”*

3º.- Los términos de la referida solicitud ponen de manifiesto un ejercicio anómalo del derecho de acceso previsto en el Capítulo III del Título Primero de la Ley de Transparencia, toda vez que, amén de un componente de queja, que es impropio y ajeno al ámbito de esta ley, no se requiere información que haya sido elaborada o adquirida en el ejercicio de potestades públicas, sino que, mediante la misma, se solicita un registro de incidencias y retrasos en una línea de cercanías, datos de aforos en los trenes y las estaciones durante el año 2021, reprochando que ‘los trenes han ido completamente llenos por culpa de los retrasos, sin doblar trenes para solucionar el problema’ (sic), y un acuerdo relativo al nivel de servicio.

Sin perjuicio de lo anterior, cumple informar que los servicios ferroviarios sobre los que se solicita información son prestados en la actualidad por Renfe Viajeros, S.M.E., S.A. (en adelante, Renfe Viajeros), en virtud del contrato de servicio público que esta mercantil tiene suscrito con el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (en adelante, MITMA).

En su condición de autoridad competente, de conformidad con lo establecido en el Reglamento (CE) n.º 1370/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007, sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera,

el MITMA publica anualmente información sobre las obligaciones de servicio público de su competencia en la página web: <https://www.mitma.gob.es/ferroviario>, y, en concreto, en los diferentes informes del Observatorio del Ferrocarril, siendo la información que publica dicha Administración la única que goza de carácter público a los efectos de lo establecido en el artículo 13 de la Ley de Transparencia.

4º.- La información facilitada en el apartado precedente garantiza plenamente el derecho de acceso a la información pública previsto en la Ley de Transparencia, no siendo exigible conceder acceso a información adicional relacionada con eventuales incidencias en los servicios de cercanías sin antes ponderar el perjuicio económico y comercial que la difusión de tal información le podría ocasionar a la empresa ferroviaria.

En este sentido, los tribunales han venido reconociendo que el derecho de acceso a la información pública, a pesar de su configuración legal, no es absoluto, lo que supone que puede ser limitado de manera justificada cuando entre en conflicto con otros intereses protegidos, entre los que se encuentran los intereses económicos y comerciales de las organizaciones, entidades o empresas afectadas, de conformidad con lo establecido en el artículo 14.1 h) de la Ley de Transparencia.

Por su parte, el Consejo de Transparencia y Buen Gobierno (en adelante, CTBG) ha establecido en su Criterio Interpretativo 1/2019, de 24 de septiembre, que la aplicación del referido límite al derecho de acceso precisa la realización de un “test del daño”, mediante el que se valore el perjuicio que produciría la difusión de la información requerida, y que el resultado del referido test se pondere con el del denominado “test del interés público”, cuyo objeto es valorar si en el caso concreto concurre un interés público o privado, específico y superior al interés empresarial que pudiese justificar el acceso.

Atendiendo a la naturaleza de la información solicitada, en relación con el test del daño es preciso traer a colación la doctrina sentada por el CTBG, entre otras, en la Resolución R/0039/2016, de 14 de abril, y más recientemente en la Resolución R/0219/2018, de 10 de julio, en las que ha puesto de manifiesto que la Administración no tiene obligación de publicar aquella información que pueda perjudicar los intereses económicos y comerciales de las empresas que dependen de ella. En concreto, dicho organismo considera que, si se hiciese pública información sobre eventuales incidencias, la mayoría ocasionadas por causas ajenas a la empresa ferroviaria, se estaría creando 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.

Partiendo de la doctrina sentada por el CTBG, es igualmente preciso señalar que los servicios ferroviarios sobre los que se solicita información compiten en la actualidad con

otros modos de transporte, (principalmente con autobuses, taxis, vehículos VTC y coches particulares), y, asimismo, son susceptibles de futura licitación, circunstancias que ponen de manifiesto que conceder acceso a datos sobre eventuales incidencias o aforos supondría hacer pública información privilegiada sobre la gestión y el modelo de explotación de Renfe Viajeros, siendo evidente que la misma no es facilitada por el resto de los operadores de transporte con los que compete, ni siquiera voluntariamente, al ser susceptible de alterar las reglas de la sana competencia en el sector del transporte.

En relación con lo anterior, cabe igualmente advertir que en el presente caso no se ha puesto de manifiesto ningún motivo o razón, de naturaleza pública o privada, que permita concluir que la solicitud planteada deba prevalecer sobre la protección de los intereses económicos y comerciales de Renfe Viajeros (test del interés público).

Teniendo en cuenta el resultado que ofrecen en este caso el test del daño y el test del interés público, procede denegar el acceso a información adicional a la publicada por el MITMA, en su condición de autoridad competente, en aplicación del límite al derecho de acceso previsto en el artículo 14.1 h) de la meritada Ley de Transparencia.

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, 31 de enero de 2022

EL PRESIDENTE DE LA ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-OPERADORA

D. Isafas Táboas Suárez