

1º.- Con fecha 21 de marzo de 2022 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 don¹

que quedó registrada con el número 001-067010. 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 la siguiente información:

'Asunto

Gastos núcleos de Cercanías

Información que solicita

En respuesta a la solicitud de información codificada como 001-010960 y a la posterior resolución del Consejo de Transparencia codificada como CTBG R/0085/2017 Renfe una contabilidad de costes desagregada para cada núcleo de cercanías para cada uno de los años comprendidos entre 2010 y 2016. Quería disponer de la misma información para los ejercicios 2017, 2018, 2019, 2020 y 2021, añadiendo si fuera posible los mismos datos para los núcleos de ancho métrico (RAM). Muchas gracias.'

3º.- Tras analizar la solicitud, es preciso poner de manifiesto, con carácter previo, que el derecho de acceso a la información pública, a pesar de su configuración legal, no es absoluto ni constituye un derecho fundamental, por lo que puede ser limitado de manera justificada cuando entre en conflicto con otros bienes jurídicos 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.

Partiendo de la anterior premisa, debe tenerse en cuenta que los servicios ferroviarios sobre los que se solicita información son prestados en la actualidad por la mercantil Renfe Viajeros, S.M.E., S.A., (en adelante, Renfe Viajeros), en virtud del contrato que tiene suscrito con la Administración General del Estado para el periodo 2018-2027. Dicho contrato, en línea con lo establecido en el *Reglamento (CE) nº 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 y por el que se derogan los Reglamentos (CEE) nº 1191/69 y (CEE) nº 1107/70 del Consejo*, ha introducido novedades respecto del contrato anterior, entre ellas, la futura licitación de parte de los servicios ferroviarios sometidos a obligaciones de servicio público (OSP). Se trata, en consecuencia, de servicios de transporte de viajeros que no sólo se encuentran sometidos a competencia con otros modos de transporte, sino también a competencia intramodal. Cabe asimismo reseñar que, aparte de la previsión de licitación contenida en el propio contrato de servicio público vigente, el citado reglamento comunitario prohíbe a partir del 25 de diciembre de 2023 la posibilidad de adjudicación directa de

los contratos de servicio público de transporte ferroviario, los cuales deberán someterse a licitación competitiva.

Como consecuencia del marco contractual y normativo expuesto, el hecho de que en la solicitud planteada se haga referencia a una solicitud previa, en la que se requería información similar a la que ahora nos ocupa, relativa al periodo comprendido entre los años 2010 a 2016, carece de relevancia a los efectos de la resolución de la presente solicitud. Asimismo, el hecho de que con ocasión de dicha solicitud y la posterior resolución del Consejo de Transparencia y Buen Gobierno (en adelante, CTB) se concediese acceso a determinada información no otorga un derecho de acceso absoluto, ni exime de la obligación de analizar las circunstancias concurrentes en el presente caso. En este sentido, la propia resolución del CTBG a la que se alude en la solicitud reconoce expresamente la posibilidad de limitar el derecho de acceso a la información pública *‘en aquellos casos en que así sea necesario por la propia naturaleza de la información –derivado de lo dispuesto en la Constitución Española– o por su entrada en conflicto con otros intereses protegidos’*.

A la vista de los antecedentes y circunstancias expuestas, es preciso traer nuevamente a colación el artículo 14.1 h) de la Ley de Transparencia, que establece que el derecho de acceso podrá ser limitado cuando el acceso a la información suponga un perjuicio para los intereses económicos y comerciales de las organizaciones, entidades o empresas afectadas, en este caso, Renfe Viajeros.

En relación con el referido precepto, el CTBG ha establecido en su Criterio Interpretativo 1/2019, de 24 de septiembre, que su aplicación 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 su resultado 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, relativa a la contabilidad analítica desagregada de los gastos o costes de explotación de cada núcleo de Cercanías, es preciso poner de manifiesto que el derecho de acceso no puede amparar la obtención de detalles de la gestión empresarial que cabría calificar como privilegiados, respecto de servicios sobre los que está prevista una licitación competitiva, y que se encuentran sometidos a competencia intermodal. A modo de ejemplo, si se estimase la solicitud planteada, ello supondría hacer pública información que no es facilitada por otros operadores de transporte con los que compite Renfe Viajeros, ni siquiera voluntariamente, toda vez que es susceptible de ser aprovechada ilegítimamente y de alterar las reglas de la sana competencia en el mercado.

A mayor abundamiento, en relación con el carácter reservado de la información solicitada puede traerse a colación la Comunicación de la Comisión Europea de 22 de diciembre de 2005¹, en la que se señala lo siguiente:

“Cuando la divulgación de información sobre la actividad económica de una empresa pueda causarle un perjuicio grave, dicha información tendrá carácter de secreto comercial. Como ejemplos de información que puede considerarse secreto comercial cabe citar la información técnica y/o financiera, relativa a los conocimientos de una empresa, los métodos de evaluación de costes, los secretos y procesos de producción, las fuentes de suministro, las cantidades producidas y vendidas, las cuotas de mercado, los ficheros de clientes y distribuidores, la estrategia comercial, la estructura de costes y precios y la estrategia de ventas”.

Asimismo, cabe reseñar que la información sobre gastos o costes de explotación, cuando es requerida por el organismo regulador del sector ferroviario, la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC), es tratada específica y fundamentalmente como confidencial, al amparo de lo establecido en el artículo 28.2 de la Ley 3/2013, de 4 de junio, de creación de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia.

Este tipo de información, específicamente declarada como confidencial y, por lo tanto, protegida en los expedientes que tramita el organismo regulador, no puede devenir pública y de acceso libre por mor de lo dispuesto en la normativa de transparencia administrativa, que se erigiría en un subterfugio con el que burlar la protección otorgada por el referido precepto, así como por la normativa reguladora de los secretos empresariales.

Teniendo en cuenta las circunstancias expuestas, en relación con el test del daño cabe concluir que la información solicitada no puede ser objeto de acceso y de publicación generalizada, ya que ello supondría poner de manifiesto detalles privilegiados de la gestión empresarial de Renfe Viajeros que el resto de los operadores de transporte con los que compite mantienen reservada, lo cual derivaría en un ostensible perjuicio para los legítimos intereses económicos y comerciales de dicha mercantil.

En este sentido, es preciso reiterar 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, además, está prevista tanto su licitación competitiva como la competencia por el mercado, circunstancias que ponen de manifiesto que conceder acceso a información como la solicitada supondría hacer

¹ Comunicación de la Comisión relativo a las normas de acceso al expediente de la Comisión en los supuestos de aplicación de los artículos 81 y 82 del Tratado CE, los artículos 53, 54 y 57 del Acuerdo EEE, y el Reglamento (CE) no 139/2004 del Consejo.

públicos datos privilegiados que, en caso de devenir públicos, serían susceptibles de alterar las reglas de la sana competencia en el sector del transporte.

Por otro lado, en relación con el denominado ‘test del interés público’, cabe advertir que en el presente caso no concurre ningún motivo o razón, de naturaleza pública o privada, que permita concluir que la solicitud de acceso planteada deba prevalecer sobre la protección de los intereses económicos y comerciales de Renfe Viajeros, debiendo tenerse en cuenta, a este respecto, que el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, en su condición de autoridad competente, publica periódicamente información sobre las obligaciones de servicio público de su competencia, la cual ya satisface ampliamente los objetivos y fines que persigue la normativa de transparencia administrativa. Dicha información, que es accesible a través del siguiente enlace: <https://www.mitma.gob.es/ferroviario>, es completada con la que se publica voluntariamente desde este grupo empresarial, a través de la página web: www.renfe.com, entre la que se incluye información de naturaleza financiera sobre los servicios que se prestan en virtud del contrato de servicio público vigente con la Administración General del Estado.

A la vista de las circunstancias expuestas, y teniendo en cuenta el resultado que ofrecen en el presente caso el test del daño y el test del interés público, procede denegar el acceso a la información solicitada, en aplicación del límite previsto en el artículo 14.1 h) de la Ley de Transparencia.

4º.- 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, 20 de abril de 2022.

EL PRESIDENTE DE LA ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-OPERADORA

D. Isaiás Táboas Suárez