

1º.- Con fecha 18 de mayo de 2023 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 00001-00079768. 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 la siguiente:

«Asunto

Datos Viajeros Cercanías 2022

Información que solicita

Se solicita acceso al número de viajeros mensual y anual del año 2022 de los viajeros que han utilizado los diferentes ámbitos de cercanías, separado para cada uno de esos ámbitos, diferenciando entre redes de AM y RC (por ejemplo, dividir los datos entre Bilbao y País Vasco AM).

También sería interesante acceder al histórico de datos anteriores (desde 2017, por ejemplo), para poder realizar una comparación.»

3º. – La solicitud planteada tiene por objeto el acceso a información detallada, y en cierta medida privilegiada, sobre los servicios de cercanías, que presta la mercantil Renfe Viajeros, S.M.E., S.A. (en adelante, Renfe Viajeros).

Cabe señalar que 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, publica anualmente información detallada sobre las obligaciones de servicio público (OSP) de su competencia, entre las que se incluyen los servicios de cercanías.

Atendiendo a lo anterior, y de conformidad con el artículo 22.3 de la Ley de Transparencia, que establece que *«[s]i la información ya ha sido publicada, la resolución podrá limitarse a indicar al solicitante cómo puede acceder a ella»*, se pone en conocimiento del peticionario que la información relativa a cifras de viajeros, se encuentra disponible en la página web del MITMA: <https://www.mitma.gob.es/ferroviario>. En concreto, en los Informes anuales del Observatorio del Ferrocarril en España: <https://www.mitma.gob.es/ferrocarriles/observatorios/observatorio-del-ferrocarril-en-espana>).

Por lo tanto, el interés público está sobradamente satisfecho con los datos de libre acceso anteriormente indicados.

A pesar de lo expuesto, no existe inconveniente en facilitar, de forma gracieable, los siguientes datos correspondientes al número de viajeros anuales por núcleo:

Núcleo Cercanías/Año	Viajeros subidos (miles)
ASTURIAS	
2017	4.821,9
2018	4.716,1
2019	4.701,1
2020	2.913,7
2021	3.477,3
2022	5.175,0
BARCELONA	
2017	113.486,4
2018	116.201,9
2019	119.341,7
2020	62.183,3
2021	76.652,7
2022	102.205,6
BILBAO	
2017	10.043,8
2018	10.428,7
2019	10.573,6
2020	6.576,9
2021	7.726,6
2022	11.924,1
CÁDIZ	
2017	2.646,3
2018	2.667,6
2019	2.772,9
2020	1.647,2
2021	2.077,9
2022	3.447,9

MADRID	
2017	241.627,8
2018	255.314,7
2019	253.650,0
2020	137.099,2
2021	160.116,4
2022	206.788,2
MÁLAGA	
2017	11.338,6
2018	11.486,5
2019	11.847,8
2020	4.946,5
2021	6.319,7
2022	11.348,9
MURCIA	
2017	3.556,8
2018	3.539,9
2019	3.461,8
2020	1.819,6
2021	2.209,1
2022	2.916,7
NÚCLEO ASTURIAS AM	
2017	1.989,3
2018	1.807,2
2019	1.661,3
2020	1.157,3
2021	1.277,7
2022	1.500,7
NÚCLEO C.-LEÓN AM	
2017	128,3
2018	102,9
2019	107,2
2020	67,4
2021	83,9
2022	121,6
NÚCLEO CANTABRIA AM	
2017	2.971,7
2018	3.055,2
2019	3.129,1
2020	2.053,6

2021	2.382,4
2022	2.724,5
NÚCLEO GALICIA AM	
2017	66,0
2018	51,5
2019	49,3
2020	20,3
2021	19,1
2022	26,3
NÚCLEO MURCIA AM	
2017	288,9
2018	248,2
2019	248,9
2020	149,8
2021	163,8
2022	161,1
NÚCLEO P. VASCO AM	
2017	918,0
2018	865,1
2019	851,5
2020	583,3
2021	656,1
2022	713,6
SAN SEBASTIÁN	
2017	6.050,9
2018	5.885,8
2019	5.857,6
2020	4.094,7
2021	4.735,0
2022	6.760,0
SANTANDER	
2017	635,5
2018	623,2
2019	709,3
2020	498,2
2021	608,5
2022	894,4
SEVILLA	
2017	7.620,1
2018	7.810,4
2019	7.734,0

2020	3.915,5
2021	4.645,7
2022	6.584,4
VALENCIA	
2017	15.166,1
2018	15.485,3
2019	16.184,1
2020	8.872,2
2021	10.706,2
2022	14.939,5
ZARAGOZA	
2017	293,6
2018	293,3
2019	297,3
2020	177,2
2021	232,4
2022	271,3

4º.- Sin perjuicio de la información facilitada en el apartado precedente, esta Resolución debe ser de estimación parcial, de acuerdo con la causa de inadmisión prevista en el artículo 18.1.e) de la Ley de Transparencia, así como de los límites de acceso previstos en su artículo 14.1.h), considerando además que no puede exigirse, al amparo de la Ley de Transparencia, la elaboración de informes ad hoc o la presentación de datos en un determinado formato, agrupación o soporte.

Por un lado, atendiendo al volumen y al grado de detalle de la información requerida, no es posible considerar que lo que se pretende sea obtener información sobre una Administración pública y una actividad sometida a derecho administrativo, (el transporte no lo es), sino acceder a información detallada, y en cierto modo privilegiada, sobre cantidades vendidas, oferta, demanda por una sociedad mercantil que compite con otros operadores, dentro y fuera del modo ferroviario, en un mercado recientemente liberalizado.

Por otro lado, en relación con el límite al derecho de acceso previsto en el artículo 14.1 h) de la Ley de Transparencia, los juzgados y tribunales han venido reconociendo que el acceso a la información pública es un derecho de configuración legal, pero 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.

En relación con el límite al derecho de acceso reseñado, el Consejo de Transparencia y Buen Gobierno (en adelante, 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 pueda justificar el acceso.

En relación con lo anterior, debe tenerse en cuenta que el 14 de diciembre de 2020 se produjo la liberalización de los servicios de transporte de viajeros por ferrocarril en España, de conformidad con lo establecido en la disposición transitoria primera de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre.

Ello ha supuesto que los servicios ferroviarios que presta Renfe Viajeros, además de competir con otros modos de transporte, (principalmente con aviones, autobuses y coches particulares), también se encuentran sometidos a competencia intramodal. Concretamente, los servicios sometidos a obligaciones de servicio público (OSP) no son ajenos a este proceso de liberalización, estando prevista su futura licitación, circunstancia que hace preciso restringir el acceso y la divulgación de información como la solicitada, con elevado grado de detalle y en cierta medida privilegiada, que el resto de los operadores de transporte con los que compete dicha mercantil mantienen reservada.

Adicionalmente, cabe señalar que el mero hecho de facilitar determinados datos relativos a producción y ventas, considerados sensibles desde el punto de vista comercial, es susceptible de ser considerado un comportamiento prohibido por la legislación de competencia nacional y comunitaria, lo que podría suponer, además, una desventaja injustificada para Renfe Viajeros respecto del resto de los operadores de transporte con los que compete.

Partiendo de la doctrina y de las circunstancias referidas, el resultado que ofrece el test del daño obliga a limitar parcialmente el acceso a la información solicitada.

Finalmente, en relación con el 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, motivo que confirma que no

es posible estimar íntegramente la solicitud de acceso planteada, en aplicación del límite al derecho de acceso previsto en el artículo 14.1 h) de la 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, en la fecha de la firma electrónica.

El Gerente de Área de Relaciones Institucionales de RENFE-Operadora E.P.E.

*En virtud de Resolución de 12 de enero de 2023, de la Entidad Pública Empresarial
RENFE-Operadora, E.P.E., sobre delegación de competencias, publicada en el Boletín
Oficial del Estado n.º 21 de 25 de enero de 2023*