

1º.- Con fecha 23 de noviembre 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 _____ que quedó registrada con el número 001-063020. A partir de dicha fecha comenzó a contar el plazo de un mes previsto en el artículo 20.1 de la referida ley para su resolución.

2º.- En virtud de la solicitud planteada se ha requerido acceso a la siguiente información:

“Asunto

Petición datos Renfe Viajeros

Información que solicita

Línea Ancho Métrico 780. Santander - Bilbao.

Solicitar de Renfe el número de incidencias por retrasos de más de 5 minutos en los trenes Regionales y sus causas de los últimos 3 meses.

Plan de mejora, si se dispone de él, en cuanto a establecimiento de nuevas frecuencias, reducción del tiempo de viaje, personal comercial en todos los trenes, así como de la mejora de las unidades que prestan servicio en la línea 780 Santander Bilbao.”

3º.- Conforme a lo que se expondrá, procede la estimación parcial de la solicitud. Se requiere la elaboración de un informe de incidencias y sobre mejoras en el servicio. Teniendo en cuenta que parte de la información solicitada guarda relación con eventuales incidencias en los trenes regionales que prestan servicio en la línea ferroviaria de ancho métrico 780 Santander - Bilbao, gestionada por el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias E.P.E., no es posible conceder el acceso requerido sin antes ponderar el perjuicio económico y comercial que la difusión de dicha información le podría ocasionar a la mercantil encargada de la prestación de dicho servicio ferroviario.

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 la puntualidad o retrasos de los trenes, la mayoría ocasionados por causas ajenas a la empresa ferroviaria, y esa información fuese negativa, 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 informe compiten en la actualidad con otros modos de transporte, (principalmente 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 supondría hacer pública información privilegiada sobre la gestión y el modelo de explotación de Renfe Viajeros, S.M.E., S.A., siendo evidente que la misma no es facilitada por el resto de los operadores de transporte, ni siquiera voluntariamente, al ser susceptible de utilización con una finalidad de injustificado descrédito.

En relación con lo anterior, cabe igualmente señalar que en el presente caso no se ha puesto de manifiesto ningún motivo o razón que pueda justificar el acceso requerido, por lo que no se puede concluir que la solicitud planteada deba prevalecer sobre la protección de los intereses económicos y comerciales de Renfe Viajeros, S.M.E., S.A., (test del interés público). En este sentido, es preciso señalar que no es conforme a Derecho la utilización instrumental de la normativa de transparencia administrativa con la finalidad de que entidades mercantiles, por el mero hecho de la titularidad pública de sus acciones, se vean obligadas a desvelar datos sensibles que otros operadores mantienen reservados o confidenciales, toda vez que su utilización con una

finalidad de injustificado descrédito puede suponer, además, una alteración de las reglas de la sana competencia en el sector del transporte.

Atendiendo al resultado que ofrecen en este caso el test del daño y el test del interés público, procede resolver denegando el acceso a la información relativa a las eventuales incidencias en los servicios ferroviarios de la línea de ancho métrico 780 Santander – Bilbao, en aplicación del límite al derecho de acceso previsto en el artículo 14.1 h) de la meritada Ley de Transparencia.

Con independencia de ello, los tribunales tienen sentado que la ley de transparencia no concede un derecho subjetivo a la elaboración de informes, sin soporte en un expediente administrativo. En este caso, la elaboración de informes de incidencias por la mercantil transportista no puede sujetarse a peticiones individuales, que suponen distraer recursos que deben dedicarse a la prestación del servicio.

4º.- En relación con el resto de la información solicitada, relativa a un plan de mejora de los servicios ferroviarios que se prestan en la citada línea de ancho métrico, es preciso señalar que la competencia sobre estos servicios le corresponde al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (MITMA).

En concreto, en su condición de autoridad competente, de conformidad 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, el MITMA es el encargado de establecer los niveles de calidad de los servicios ferroviarios que declara como sujetos a obligaciones de servicio público, lo que implica, en su caso, la determinación de nuevas frecuencias, la reducción de los tiempos de viaje, siempre y cuando ello sea posible atendiendo a las exigencias en materia de seguridad en la circulación, así como la determinación de los medios materiales y humanos precisos para la correcta prestación de los servicios.

Sin perjuicio de que es la Administración General del Estado, a través del MITMA, la que ostenta las competencias relativas a la información solicitada, atendiendo a los elevados objetivos de transparencia asumidos por este grupo empresarial, en relación con la mejora del material rodante cumple informar que, a finales de diciembre del año 2020, Renfe Viajeros, S.M.E., S.A., formalizó la compra de 31 trenes de ancho métrico, 26 eléctricos y 5 híbridos, de los cuales una parte se destinará al núcleo de Cantabria. Esta compra de material rodante se enmarca en el plan de renovación de la flota puesto en marcha en el año 2019 con el objetivo de garantizar la calidad y la mejora de los servicios de cercanías y de media distancia.

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, 23 de diciembre de 2021.

EL PRESIDENTE DE LA ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-OPERADORA