

1º.- Con fecha 15 de diciembre de 2025 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 [REDACTED], que quedó registrada con el número 001-112084. 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 textual de la solicitud es la siguiente:

«Asunto

SUPRESION DE TRENES SANABRIA AV

Información que solicita

PRIMERO. La entidad Pública empresarial Renfe-operadora adoptó con fecha 9 de junio de 2025 la decisión de suprimir de forma unilateral y arbitraria y sin consultar con los usuarios, ni con las plataformas o asociaciones de viajeros, varias frecuencias de Alta Velocidad y de máxima utilidad social para las estaciones de tren Sanabria AV, y A Gudiña Porta de Galicia, de manera que de los 22 trenes que a diario circulan por delante de estas dos estaciones únicamente paran 6, 3 en dirección Galicia, y 3 en dirección Madrid. Estamos hablando de la LAV Madrid-Galicia en la que opera Renfe en régimen de exclusividad. SEGUNDO. En relación con esta injusta decisión de suprimir los trenes de mayor utilidad para los usuarios de Sanabria AV, y A Gudiña Porta de Galicia, (además de para otras estaciones), solicitamos se nos facilite copia de los siguientes documentos: 1.- Copia íntegra y foliada del expediente administrativo comprensivo de la decisión de suprimir los trenes que circulaban por las citadas estaciones antes del 9 de junio de 2025. Fecha de la resolución administrativa y fecha de adopción. Informes jurídicos que se hubieran recabado. 2.- Estudios técnicos de demanda y movilidad vinculados. 3.- Identificación de responsables y órganos que intervinieron en la toma de la decisión. 4.- Compromisos de la línea con fondos europeos por motivaciones de cohesión y vertebración territorial ligadas a la dispersión y a la despoblación, teniendo en cuenta que Sanabria es una de las comarcas más despobladas de España. Nos referimos a los fondos CEF, FEDER, Next Generation EU. 5.- -Subvenciones o compensaciones económicas para cubrir costes de explotación que se hubieran articulado por razones de interés público. 6.- Comunicaciones con Comunidades Autónomas, Diputaciones Provinciales o Ayuntamientos para financiar servicios adicionales, estaciones o mejoras de accesibilidad, habida cuenta de que la estación de Sanabria AV, está ubicada en un terreno aislado y distante de las poblaciones más próximas. TERCERO.- Para el eventual caso de que se hubiera declarado reservado el expediente administrativo de supresión de las frecuencias de los trenes que nos ocupa, solicitamos se nos informe sobre la fecha de la resolución adoptada al respecto, argumentación y motivación jurídica empleada, y asimismo se nos facilite copia de la resolución habilitante de la declaración de reserva y de los informes jurídicos que fueron recabados a fin de ser recurridos por esta parte. En

este sentido le indicamos que conforme estable el artículo 14.2 de citada Ley de transparencia, acceso a la información pública y buen gobierno, la aplicación de los límites será justificada y proporcionada, por lo que interesamos se nos haga entrega en su caso de la parte no afectada por la reserva. CUARTO.- Asimismo venimos a solicitar nos informen acerca de los fundamentos de la discriminación que se estable entre nuestros territorios despoblados, y Extremadura, que en estas fechas estrenará trenes de altas prestaciones operando servicios de Media Distancia con nuevas frecuencias Avant (dos por sentido) que unirán Badajoz y Cáceres en apenas 46 minutos, con tarifas de Servicio Público, pensadas según indica Renfe para quienes cada día se desplazan por trabajo, estudios o cualquier otra necesidad. Al mismo tiempo solicitamos se nos facilite copia del expediente administrativo causal a la puesta en funcionamiento de dichos trenes, y se nos informe sobre quién va a abonar el coste de funcionamiento de los citados trenes, y si en el pago va a contribuir o no la Comunidad Autónoma de Extremadura, dado que iguales trenes Avant fueron ofrecidos por Renfe para Sanabria pero con la obligada condición de que fueran pagados por la Junta de Castilla y León, y la Diputación Provincial de Zamora. Dado que concurre una identidad de circunstancias entre los territorios, el argumentario utilizado para la discriminación nos resulta de gran utilidad conocerlo, por cuanto iría en contra del principio de igualdad de trato, habida cuenta de que los trenes suprimidos a nuestras estaciones impiden acudir a buena hora a trabajar, a estudiar, a las consultas médicas de los únicos hospitales de referencia. Y lo mismo cabe decir de los que viajan a Madrid por trabajo, por razones familiares o para especialistas médicos. Obligatoriamente han de pernoctar en Madrid pues no es posible el retorno dentro del mismo día, con los elevados gastos que ello comporta. Nuestros médicos, profesores, funcionarios, etc, con residencia en las capitales de provincia y trabajo en Sanabria, y A Gudiña, respectivamente, vieron suprimidos los trenes que los trasladaba por la mañana y que les permitía entrar en sus puestos de trabajo dentro del horario laboral. Lo que generó desafecciones y peticiones de cambio de destino. SOLICITO que, se nos haga entrega de copia de las resoluciones y documentos detallados en este escrito, (apartados segundo, tercero y cuarto), de conformidad con la fundamentación jurídica alegada en los apartados I y II. Número de registro: REGAGE25e00104310988 Se adjunta solicitud.

3º.- Se resuelve atendiendo al traslado realizado y en el marco de las competencias de esta entidad. La solicitud se refiere a servicios comerciales de transporte de viajeros por ferrocarril que no cuentan con financiación pública y cuya prestación, en régimen de competencia, requiere como presupuesto su rentabilidad. La prestación de estos servicios no se somete a derecho administrativo y, por lo tanto, no debe existir expediente administrativo que documente decisiones que son de índole empresarial.

El artículo 13 de la Ley de Transparencia define información pública como los contenidos o documentos, cualquiera que sea su formato o soporte, que obren en poder de los sujetos incluidos en su ámbito de aplicación y que hayan sido elaborados o adquiridos en el ejercicio de sus funciones, que deben entenderse de carácter público. Con independencia de las quejas, que tampoco entran dentro del ámbito del derecho de acceso, lo solicitado, referido exclusivamente a servicios ferroviarios comerciales, no puede reputarse como información pública, toda vez que no se vincula al ejercicio de funciones públicas, no involucra fondos públicos y, por ende, no se alinea con los objetivos fiscalizadores que persigue la normativa de transparencia.

La doctrina del Consejo de Transparencia y Buen Gobierno (CTBG) confirma que el legislador no pretendió que todo lo generado en el desarrollo de una actividad empresarial se considere información pública.

En todo caso, es doctrina consolidada que el derecho de acceso debe coherer con la libertad de empresa y con la protección de los intereses económicos y comerciales de las entidades afectadas, sean públicas o privadas (Resolución n.º 816/2019 del CTBG). Asimismo, quedan excluidas del ámbito del derecho de acceso aquellas solicitudes que persiguen valoraciones, pronunciamientos o justificaciones sobre decisiones adoptadas, con independencia de su acierto (RT 0129/2016, de 13 de octubre, y Resolución de 22 de enero de 2025, ambas del CTBG). Y resulta también aplicable al presente caso la Resolución 546/2024 del CTBG, que recuerda que los servicios comerciales no están financiados por Administraciones públicas y compiten en régimen de libre competencia, sin ejercicio de funciones públicas en su prestación.

Trasladando lo anteriormente expuesto al presente caso, procede concluir que lo requerido no tiene la consideración de información pública. Por ello, procede la inadmisión de la solicitud, con base en el referido artículo 13 de la Ley de Transparencia, siguiendo la doctrina sentada por el CTBG (Resolución R/0276/2018), asumida también por la Sala de lo Contencioso-Administrativo de la Audiencia Nacional.

Adicionalmente, es preciso señalar que el trámite de acceso a la información pública no se configura como un derecho de petición ni se asimila a un procedimiento de quejas ni consultas; tampoco es posible homologar el régimen de gestión mercantil de una empresa ferroviaria al funcionamiento de las Administraciones territoriales. En definitiva, teniendo en cuenta que la finalidad de la solicitud no se corresponde con los fines que persigue la norma, la inadmisión de la solicitud viene igualmente justificada en virtud del artículo 18.1. e) de la Ley de Transparencia. Por último, no procede tampoco elaborar informe, atendiendo a lo previsto en el artículo 18.1. c) de la Ley de Transparencia, considerando la doctrina sobre la reelaboración compleja y los actos futuros.

De forma subsidiaria, resulta aplicable el artículo 14.1.h) de la citada Ley de Transparencia y el Criterio Interpretativo 1/2019, de 24 de septiembre, del CTBG. Con arreglo a dicha doctrina, en servicios sometidos a competencia no debe facilitarse aquello que pueda poner de manifiesto secretos comerciales o poner de manifiesto estructuras de costes o criterios de estrategia empresarial cuya divulgación pueda comprometer la posición competitiva de un operador. Cabe reiterar que los servicios ferroviarios comerciales operan en régimen de competencia intermodal e intramodal y no deben recibir compensación de un eventual déficit de explotación. Su sostenibilidad exige, necesariamente, hacer todo lo posible por evitar esos déficits de explotación. Por ello, la gestión de Renfe Viajeros S.M.E., S.A. respecto de estos servicios debe atender a criterios de eficacia, eficiencia y rentabilidad.

Adicionalmente, debe repararse que ningún transportista que opera en competencia hace públicos los datos detallados y desglosados de demanda, ventas u ocupación, ni los criterios comerciales o estrategias de determinación de paradas o frecuencias. Facilitar información con alto grado de detalle sobre estos extremos, que el derecho de competencia prohíbe compartir con competidores, resultaría contrario a los intereses económicos de la empresa afectada.

4º.- Atendiendo a la motivación que antecede, se acuerda la inadmisión de la solicitud planteada con base en los artículos 13 y 18.1, apartados c) y e) de la Ley de Transparencia, siendo de aplicación subsidiaria el límite al derecho de acceso previsto en el artículo 14.1 h) del referido cuerpo legal.

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.

BUENO ILLESCAS SERGIO -



Firmado digitalmente por BUENO ILLESCAS
SERGIO 
Fecha: 2025.01.07 17:16:59 +01'00'

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.