

1º.- Con fecha 4 de octubre 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 don _____, que quedó registrada con el número 00001-00082835. 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 requiere acceso a la siguiente información:

Assumpte

Retards a Rodalies

Informació que sol·licita

Voldria obtenir dades dels retards que hi ha hagut al servei de Rodalies de Catalunya, operat per Renfe Viajeros S.M.E., S.A., des del dia 1 de gener de 2023 fins el 4/10/2023. Vull que el criteri sigui número de trens retardats a l'arribada a destinació, quants trens han estat retardats entre 5 i 15 minuts, quants entre 16 minuts i 30 minuts i quants més de 30 minuts, desglossat per línies i dia.

3º.- La solicitud de acceso planteada tiene por objeto la obtención de información con elevado grado de detalle, que requiere la elaboración de un informe *ad hoc* para dar contestación, en el que se incluya el número de retrasos diarios en todas las líneas de *Rodalies* de Cataluña durante un periodo de más de 9 meses, con indicación del tiempo de retraso de cada tren a su llegada a destino, diferenciado entre retrasos de 5 a 15 minutos, de 16 a 30 minutos y más de 30 minutos.

Se trata de información con elevado grado de detalle, como se ha referido, que guarda relación con eventuales incidencias y dificultades que son inherentes a la explotación ferroviaria, las cuales, en la mayoría de los casos, son ajenas a la empresa que los presta. Por ello, no puede ser facilitada sin realizar un tratamiento previo, adicional al de recopilación y clasificación, para identificar la causa por la que se produjo cada uno de los retrasos (problemas en la infraestructura, actos de vandalismo, etc.).

Las circunstancias expuestas hacen preciso traer a colación el artículo 18.1 c) de la Ley de Transparencia, que establece que se inadmitirán a trámite, mediante resolución motiva, las solicitudes relativas a información para cuya divulgación sea necesaria una acción previa de reelaboración.

Dicho precepto ha sido analizado por el Consejo de Transparencia y Buen Gobierno (en adelante, CTBG) en su Criterio Interpretativo CI/007/2015, en el que señala que: «(...) puede entenderse aplicable cuando la información que se solicita, perteneciendo al ámbito funcional de actuación del organismo o entidad que recibe la solicitud, deba:

a) Elaborarse expresamente para dar una respuesta, haciendo uso de diversas fuentes de información.»

Trasladando el referido criterio al caso que nos ocupa, debe tenerse en cuenta que la utilización descontextualizada de información relacionada con eventuales incidencias en los servicios ferroviarios, en su mayoría debidas a causas ajenas a la empresa que los presta, colaboraría a un efecto de injustificado descrédito susceptible de afectar negativamente en este caso no sólo a la empresa afectada, Renfe Viajeros, S.M.E., S.A., sino a un servicio que es considerado de interés general y esencial para la comunidad.

En consecuencia, facilitar la información solicitada no sólo implicaría recabar y clasificar datos sensibles relativos a un periodo temporal de más de 9 meses, atendiendo al grado de detalle requerido, lo que ya supone una acción previa de reelaboración, sino que, además, con carácter previo a facilitarla sería preciso realizar un tratamiento adicional, apartando a personal de sus funciones empresariales habituales para identificar la causa por la que se produjo cada uno de los retrasos, lo que requeriría además solicitar información al administrador de infraestructuras ferroviarias. En este sentido, debe tenerse en cuenta que la problemática del ferrocarril es diferente a la del transporte por carretera, ya que, si un vehículo se avería, por el motivo que sea, en la carretera, se puede habilitar otro carril, el arcén o un desvío, lo cual minimiza su impacto en la circulación y en los horarios programados. Sin embargo, un tren averiado, por ejemplo, como consecuencia de un acto de vandalismo, o que circula a menor velocidad por obras en la infraestructura ferroviaria, no puede apartarse inmediatamente, lo que puede dar lugar a retrasos en cadena, modificaciones horarias e incluso cancelaciones de trenes que son inevitables y no dependen de la empresa ferroviaria, que es una afectada más, igual que los usuarios.

Como consecuencia de los motivos expuestos, procede acordar la inadmisión de la solicitud planteada, en aplicación del citado artículo 18.1 c) de la Ley de Transparencia.

En relación con esta decisión, cabe igualmente señalar que es coherente con el criterio sentado por el CTBG en la Resolución 250/2021, en la que señaló que «(...) **se debe** aplicar el concepto de abuso de derecho en la solicitud de acceso presentada por el interesado, dado que, aun buscando con la misma una apariencia de buen derecho por fundamentarla en la LTAIBG, realmente pretende conseguir una cantidad desmesurada de información en una suerte de intento de replicar, de algún modo, una base de datos elaborada por terceros.»

Dicho criterio, aplicable al caso que ahora nos ocupa, fue reiterado por el CTBG en las Resoluciones 251/2021 y 467/2021. Asimismo, también es preciso hacer referencia a la Resolución RT/0103/2021, en la que dicho organismo señaló que «[u]na interpretación del derecho de acceso a la información pública regulado en la LTAIBG que implique un ejercicio excesivo e indiscriminado del mismo afectaría en sí mismo, perjudicándolo, el objeto y finalidad de la propia norma.»

4º.- Sin perjuicio de la concurrencia de la causa de inadmisión a la que se ha hecho referencia en el apartado precedente, atendiendo a la naturaleza de la información solicitada, procede igualmente referirse al artículo 14.1 h) de la Ley de Transparencia, que establece que el derecho de acceso podrá ser limitado cuando acceder a la información suponga un perjuicio para los intereses económicos y comerciales de los sujetos afectados.

En relación con dicho precepto, los juzgados y tribunales han venido reconociendo que el derecho de acceso a la información pública, a pesar de su configuración legal, 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 este sentido, el CTBG ha señalado en su Criterio Interpretativo 1/2019, de 24 de septiembre, que la aplicación del referido límite 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 el *test del daño*, el propio CTBG ha señalado en diferentes resoluciones, entre las que se puede citar la R/0039/2016, que la Administración no tiene obligación de publicar información que pueda perjudicar a 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 en los servicios ferroviarios, adicional a la que vienen obligadas a publicar y comunicar a los usuarios las empresas ferroviarias y las autoridades competentes, se crearía 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. En este sentido, en la Resolución R/0219/2018 se señaló lo siguiente (énfasis añadido):

(...) queda respaldado el argumento manifestado por RENFE OPERADORA en el sentido de que los servicios prestados por esta sociedad mercantil compiten con otros medios de transporte, señaladamente, en este caso, con autobuses, ferrocarril metropolitano y coche particular. Ello supone que datos sensibles, con alto grado de detalle, no deben ser hechos públicos sin antes ponderar el posible perjuicio comercial que pudieran ocasionar a la sociedad mercantil operadora. En este entorno, facilitar esta información detallada sobre las dificultades de la explotación de este negocio, imputables en muchos casos no solo a causas relativas al operador, sino también al estado de las infraestructuras, instalaciones o a determinadas actuaciones de terceros, podría perjudicar a Rente Viajeros, dejándola en posición injustificadamente desventajosa respecto a otros modos de transporte, con el añadido de que si se trata de información que puede ser interpretada como significativa de deterioro de alguna faceta de la explotación también puede tener un efecto de injustificado descrédito. La reutilización o reelaboración de la información puede además dañar suficiente la imagen del transporte público, en perjuicio de los objetivos de garantía de la movilidad en las grandes ciudades.

Partiendo de la doctrina sentada por el CTBG, cabe reiterar que la información solicitada guarda relación con eventuales incidencias y dificultades inherentes a la explotación ferroviaria, que en la mayoría de los casos son ajenas a la empresa encargada de la prestación del servicio. En consecuencia, se trata de información cuya utilización descontextualizada colaboraría a un efecto de injustificado descrédito susceptible de afectar negativamente en este caso no sólo a Renfe Viajeros, S.M.E., S.A., sino a un servicio que es considerado de interés general y esencial para la comunidad.

Las circunstancias expuestas ponen de manifiesto que el *test del daño* ofrece en este caso un resultado negativo, siendo ostensible que facilitar información relacionada con eventuales incidencias y dificultades en la explotación ferroviaria, que en la mayoría de los casos son ajenas a la empresa encargada de la prestación del servicio, le causaría un daño reputacional injustificado, sustancial, real y manifiesto, directamente relacionado con la divulgación de la información solicitada.

Por otro lado, en relación con el denominado *test del interés público*, la solicitud planteada pone de manifiesto la intención de una particular de obtener un informe con un elevado volumen de información, sensible y privilegiada, que excede de la que vienen obligadas a publicar las empresas ferroviarias y las autoridades competentes,

por lo que no se aprecia la concurrencia de ningún motivo o razón, de naturaleza pública o privada, que permita concluir que la solicitud que nos ocupa deba prevalecer sobre la protección de los legítimos intereses económicos y comerciales de Renfe Viajeros. Al contrario, como se puso de manifiesto en relación con la aplicación de la causa de inadmisión prevista en el artículo 18.1 c) de la Ley de Transparencia, pone de manifiesto que lo que se pretende es replicar una base de datos de la empresa ferroviaria, proceder que supone un ejercicio del derecho de acceso que excede de los objetivos y fines que persigue la normativa de transparencia administrativa.

Teniendo en cuenta el resultado negativo que ofrecen en este caso el *test del daño* y el *test del interés público*, resulta igualmente procedente denegar la solicitud de acceso planteada en aplicación del límite al derecho de acceso previsto en el artículo 14.1 h) de Ley de Transparencia, en relación con los intereses económicos y comerciales de la sociedad mercantil referida en la solicitud.

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.

D. Sergio Bueno Illescas

En virtud de delegación, según la 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.