

## Resolución 425/2019

**S/REF:** 001-034683

**N/REF:** R/0425/2019; 100-002642

**Fecha:** 11 de septiembre de 2019

**Reclamante:** [REDACTED]

**Dirección:** [REDACTED]

**Administración/Organismo:** Ministerio de Fomento/Renfe Operadora

**Información solicitada:** Cambio de conductores en el Talgo 00697

**Sentido de la resolución:** Desestimatoria

### I. ANTECEDENTES

1. Según se desprende de la documentación obrante en el expediente, el reclamante solicitó a la entidad RENFE-OPERADORA E.P.E, adscrita al MINISTERIO DE FOMENTO, al amparo de la [Ley 19/2013, de 9 de diciembre, de transparencia, acceso a la información pública y buen gobierno](#)<sup>1</sup> (en adelante LTAIBG) y con fecha 19 de mayo de 2019, la siguiente información:

*Número de viajes en lo que el Talgo 00694 (Sevilla Santa Justa – Barcelona França) y el Talgo 00697 (trayecto contrario) han intercambiado su conductor en la estación de Albacete Los Llanos. Es decir, el número de veces que el Talgo 00694 ha esperado, en la estación de Albacete Los Llanos, la llegada del tren Talgo 00697, y han intercambiado sus conductores. Me consta que esto ha ocurrido al menos los días 24/02/2019, 03/03/2019 y*

---

<sup>1</sup> <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2013-12887>

19/05/2019. Por la presente les solicito el número de viajes en que ha ocurrido esto mismo en los años 2018 y lo que llevamos de año 2019.

2. Mediante resolución de 10 de junio de 2019, RENFE-Operadora contestó al reclamante lo siguiente:

*(...)3º.- Una vez analizada la solicitud, y recibido el oportuno informe de Renfe Viajeros S.M.E., S.A., esta entidad considera que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 14.h) de la citada Ley 19/2013, procede denegar el acceso a la información a que se refiere la petición realizada, por los motivos que a continuación se reseñarán.*

*Por motivos puntuales y extraordinarios, se pueden producir incidencias en la explotación ferroviaria que obliguen a la sustitución de un maquinista por otro. Por ejemplo, aquellos casos en los que un maquinista ha realizado en la misma jornada de trabajo el número máximo de horas de conducción autorizadas. Sin perjuicio de ello, una empresa de transporte, aunque se trate de sociedad mercantil controlada por el sector público, no está obligada a dar cuenta de la organización en detalle de dicho transporte, y menos de las incidencias extraordinarias ocurridas.*

*En consecuencia, esta entidad considera que no se debe facilitar el dato que solicita, como ya se ha sentado por el Consejo de Transparencia y Buen Gobierno, desvelar información detallada a terceros sobre las incidencias y la organización en detalle del servicio que se presta puede considerarse perjudicial para los intereses comerciales de la compañía que presta el servicio.*

*La publicidad de determinados datos podría crear una percepción en el público que afectaría de manera significativa a los intereses económicos y comerciales de la operadora del servicio de transporte, que podría hacer que los viajeros prefiriesen utilizar otro modo diferente, como el autobús o el vehículo particular y descendiera, con ello, la demanda mínima esencial para mantener sistema público de transporte por ferrocarril en correcta explotación.*

*El transporte ferroviario de viajeros es un servicio de interés general prestado por la sociedad mercantil estatal Renfe Viajeros. Se publican, con la anuencia de la Administración General del Estado, los índices de calidad y desempeño y los parámetros fundamentales de prestación del servicio. También reciben la oportuna publicidad las incidencias que los usuarios deben conocer para una mejor planificación de su viaje o para paliar los inconvenientes y molestias inherentes.*

*Sin perjuicio de lo anterior, no es exigible que Renfe Viajeros proporcione informes detallados sobre incidencias ni de cuenta de detalles específicos de la explotación. Ese trabajo, para el que no deben distraerse recursos, que deben atender a la prestación del servicio con la mejor calidad posible, y su publicación redundarían previsiblemente en perjuicio de los intereses comerciales de dicha sociedad y podrían ser utilizados ventajosamente por sus competidores, sin perjuicio del riesgo de que contribuyan a un injustificado descrédito para el transporte público.*

*Tiene apoyo esta conclusión en la doctrina sentada varias resoluciones del Consejo de Transparencia y Buen Gobierno, señaladamente la de referencia R/0039/2016, de fecha 14 de abril de 2016 y la R/0219/2018, de fecha 10 de julio de 2018.*

*Procede recordar que los servicios prestados por esta sociedad mercantil compiten con otros modos de transporte, señaladamente, en este caso, con autobuses y coche particular. Adicionalmente, está prevista la inminente competencia intramodal y la competencia por el mercado de servicios sometidos a obligaciones de servicio público, si bien de forma inicialmente muy limitada.*

*Ello supone que datos sensibles, con alto grado de detalle, que pueden ser objeto de utilización ilegítima no deban ser hechos públicos sin antes ponderar el posible perjuicio comercial que pudieran ocasionar a la sociedad mercantil operadora.*

*En este entorno, facilitar información detallada sobre la explotación podría perjudicar a Renfe 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 dicha explotación también puede tener un efecto de injustificado descrédito. La reutilización o reelaboración de la información puede además dañar sin justificación suficiente la imagen del transporte público, en perjuicio de los objetivos de garantía de la movilidad.*

*No aparece en cualquier caso claro que la información solicitada deba calificarse como información pública, en cuanto se trata de acceder a detalles de la explotación de un servicio de transporte por una sociedad mercantil, que no publicaría un operador privado. Y el sólo hecho de la titularidad de las acciones de una sociedad no permite considerar a la empresa pública que opera en el mercado de peor condición.*

*Por otra parte, el interés público queda satisfecho mediante la publicación voluntaria de los datos que antes se han referido. No aparece en este caso un interés público, o privado legítimo, en la publicación de datos adicionales detallados.*

3. Ante la citada contestación, el reclamante presentó, mediante escrito de entrada el 16 de junio de 2019 y al amparo de lo dispuesto en el [artículo 24<sup>2</sup>](#) de la LTAIBG, una reclamación en base a los siguientes argumentos:

*Lo que para Renfe Operadora es una circunstancia excepcional, me ha ocurrido en el 50% de veces que he viajado en ese trayecto desde el 24 de febrero (24/02, 03/03, 19/05 y de nuevo hoy 16/06). La única forma de conocer si es un abuso reiterado, y poder ejercer las acciones oportunas, es que Renfe Operadora me indique el dato que les solicito.*

Con fecha de entrada 28 de julio de 2019 el reclamante presentó nuevo escrito en el que manifestaba lo siguiente:

*Les incluyo a continuación dos nuevas quejas para que puedan comprobar que en ningún caso se trata de una circunstancia excepcional. Nótese que la única forma de conocer si es un abuso reiterado, y poder ejercer las acciones oportunas, es que Renfe Operadora me indique el dato que les solicito. Con el citado escrito adjunta copia de las dos quejas mencionadas.*

4. Con fecha 17 de junio de 2019, el Consejo de Transparencia remitió el expediente al MINISTERIO DEL FOMENTO, al objeto de que pudiera formular las alegaciones que considerase oportunas. Mediante escrito de entrada 21 de junio de 2019, Renfe Operadora E.P.E realizó, en resumen, las siguientes alegaciones:

(...)

Segunda. - *El artículo 14 1. h) de la Ley 19/2013.*

*Conviene ahora detenerse expresamente en los límites al derecho de acceso que contempla el artículo 14 1. h) de la meritada Ley de transparencia, a cuando el acceso a la información suponga un perjuicio para los intereses económicos y comerciales, invocados de forma subsidiaria o complementaria, como con buen criterio viene también haciéndose en Resoluciones de ese Consejo (p. e. R/0113/2016 de 21.06.2016).*

---

<sup>2</sup> <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2013-12887&tn=1&p=20181206#a24>

*El presupuesto de la aplicación de este límite son los servicios prestados por una sociedad mercantil que, con independencia de la titularidad pública de sus acciones, presta servicios en el mercado de transporte.*

*Por motivos puntuales y extraordinarios, se pueden producir incidencias en la explotación ferroviaria que obliguen a la sustitución de un maquinista por otro. Por ejemplo, aquellos casos en los que un maquinista ha realizado en la misma jornada de trabajo el número máximo de horas de conducción autorizadas o por razones organizativas y de reducción de la pernoctaciones fuera de la residencia. Sin perjuicio de ello, una empresa de transporte, aunque se trate de sociedad mercantil controlada por el sector público, no está obligada a dar cuenta de la organización en detalle de dicho transporte o de aspectos tan específicos de su gestión de los recursos humanos; tampoco de las incidencias extraordinarias ocurridas.*

*Ello supone que los datos sensibles que pueden ser objeto de utilización dañosa por posibles competidores no deban ser hechos públicos sin antes ponderar el posible perjuicio comercial que pudieran ocasionar a la operadora pública de transporte.*

*Con independencia del esfuerzo que pueda suponer para Renfe Viajeros SME, S.A. la elaboración de la información que se solicita, con alto grado de detalle, en cuanto este trabajo y su publicación puedan redundar en injustificado perjuicio de los intereses comerciales de dicha sociedad, no tendría amparo en la meritada Ley de Transparencia.*

*Las instituciones comunitarias, pioneras en materia de transparencia y en la regulación de un acceso muy amplio de los ciudadanos a la información pública, se rigen por el Reglamento CE no 1049/2001 del Parlamento Europeo y del Consejo de 30 de mayo de 2001. Este Reglamento, en su art. 0 4.2, recoge excepciones relativas, disponiendo que las instituciones denegaran siempre el acceso a un documento cuya divulgación suponga un perjuicio para la protección de los intereses comerciales, salvo que su divulgación revista un interés público superior.*

*Asume esta entidad que, en la divulgación de estos datos, muy concretos y detallados, no concurre interés público relevante. El interés público se satisface con datos ya públicos, notorios y profusos. Adicionalmente, el elevado detalle sobre las incidencias proporcionaría información privilegiada sobre el modelo de explotación, y sobre sus dificultades de gestión, que ningún operador público o privado facilita.*

*En cualquier caso, la titularidad pública de las acciones de Rente Viajeros no debe suponerle una desventaja competitiva, tal y como ocurriría si la información que el resto de transportistas no publican deviniese pública, y sólo como consecuencia de formar parte del sector público empresarial.*

*La Administración General del Estado publicará voluntariamente la información que estime oportuna, sobre los servicios sometidos a obligaciones de servicio público y los datos agregados oportunos sobre el desempeño de las empresas públicas, pero la legislación de transparencia no supone que las empresas públicas deban desvelar datos que otros operadores mantienen reservados o confidenciales. No es exigible tampoco que una empresa pública dedique esfuerzos de elaboración de información que, a su vez, pueda redundar en una desventaja comercial frente a sus competidores.*

*Debe llevarse a cabo una ponderación del perjuicio que pueda suponer el acceso y el interés público que pueda justificarlo, sin que en el presente caso haya quedado acreditado el interés público superior para la elaboración de los informes solicitados o la divulgación de determinados datos. Estos informes o datos, serían, en su caso, convenientes o precisos para la toma de decisiones empresariales en una compañía de transportes. Pero no es razonable que quien toma las decisiones en una empresa tenga la misma información que sus competidores o el público; aunque sea una empresa cuyas acciones estén en manos del sector público.*

*En el presente caso, no queda claro el carácter de información pública de lo que se solicita, cuyo único punto de conexión es la referida titularidad pública de las acciones de la mercantil pública transportista, pero no ha quedado acreditado interés público superior al evidente daño que supone para el transportista la divulgación de datos que:*

- (i) no compartiría con sus competidores.*
- (ii) ningún competidor publicaría, para proteger sus intereses.*

*Aquí es preciso dejar constancia de un hecho. No es posible obtener al amparo de la Ley de Transparencia datos similares de las empresas de autobuses. Esto es así porque son empresas privadas, lo que prevalece sobre su condición de concesionarios de un servicio público, en sentido estricto. Así, ni se publican los datos, ni se facilitan a la Administración, ni es posible obtenerlos. Y a mayor abundamiento, toda empresa de transportes toma medidas razonables para mantener en secreto, en los términos del artículo 1 de la Ley 1/2019, de 20 de febrero, los datos relativos a las incidencias y a su*

*modelo organizativo y de gestión, que daría información privilegiada sobre su estructura de costes.*

*Sentado lo anterior, la reclamación pone de manifiesto que no está ausente el riesgo de utilizar la información para facilitar la labor de descrédito que, del modo ferroviario, y, previsiblemente, de la gestión de Rente Viajeros SME, S.A., ya se apunta en las someras alegaciones de la reclamación. No es exigible a ningún operador de transporte que dedique esfuerzos y recursos a facilitar que se ataque el servicio que presta o el marco de prestación o que facilite o ayude que se ejerciten acciones judiciales o administrativas, por muy carentes de fundamento que puedan ser. No siendo posible acceder a esta información en el caso de otros modos de transporte, tampoco debe la sociedad prestadora de servicios de transporte ferroviario quedar obligada a colaborar en el daño a su legítimo prestigio.*

*En definitiva, es criterio de esta entidad que la denegación de acceso de la resolución objeto de reclamación fue ajustada a Derecho.*

*Tercera. - La invocación de los límites legales en la Resolución se ajustó al criterio del Consejo de Transparencia y Buen Gobierno, sentado en varias Resoluciones. (...)*

5. En atención a las alegaciones formuladas y a lo dispuesto en el art 24.3 de la LTAIBG- *Cuando la denegación del acceso a la información se fundamente en la protección de derechos o intereses de terceros se otorgará, previamente a la resolución de la reclamación, trámite de audiencia a las personas que pudieran resultar afectadas para que aleguen lo que a su derecho convenga-* con fecha 24 de junio de 2019 se procedió a la apertura de trámite de audiencia al objeto de que la entidad identificada por RENFE-Operadora como potencial perjudicada con el acceso a la información solicitado -Renfe Viajeros-, pudiera realizar las alegaciones que considerase oportunas en defensa de sus derechos e intereses. A pesar de que consta la recepción por parte de Renfe Viajeros el 27 de junio de la notificación del trámite de audiencia, dicha entidad no ha formulado alegaciones en el plazo concedido al efecto.



## II. FUNDAMENTOS JURÍDICOS

1. De conformidad con lo dispuesto en el [artículo 24 de la LTAIBG](#)<sup>3</sup>, en relación con el artículo 8 del [Real Decreto 919/2014, de 31 de octubre, por el que se aprueba el Estatuto del Consejo de Transparencia y Buen Gobierno](#)<sup>4</sup>, la Presidencia de este Organismo es competente para resolver las reclamaciones que, con carácter previo a un eventual y potestativo Recurso Contencioso-Administrativo, se presenten en el marco de un procedimiento de acceso a la información.
2. La LTAIBG, en su [artículo 12](#)<sup>5</sup>, regula el derecho de todas las personas a acceder a la información pública, entendida, según el artículo 13 de la misma norma, como "*los contenidos o documentos, cualquiera que sea su formato o soporte, que obren en poder de alguno de los sujetos incluidos en el ámbito de aplicación de este título y que hayan sido elaborados o adquiridos en el ejercicio de sus funciones*".

Por lo tanto, la Ley define el objeto de una solicitud de acceso a la información en relación a información que ya existe, por cuanto está en posesión del Organismo que recibe la solicitud, bien porque él mismo la ha elaborado o bien porque la ha obtenido en ejercicio de las funciones y competencias que tiene encomendadas.

3. En primer lugar, debe señalarse que la LTAIBG incluye dentro de su ámbito de aplicación tanto a las entidades públicas empresariales, que son entidades de Derecho Público de acuerdo con el art. 103 de la [Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público](#)<sup>6</sup> (art. 2.1 d) de la LTAIBG), como a las sociedades mercantiles *en cuyo capital social la participación, directa o indirecta, de las entidades previstas en este artículo sea superior al 50 por 100* (art. 2.1 g) de la LTAIBG).

Por otro lado, según el [Real Decreto-ley 22/2012, de 20 de julio, por el que se adoptan medidas en materia de infraestructuras y servicios ferroviarios](#)<sup>7</sup>, *respetando la naturaleza de*

---

<sup>3</sup> <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2013-12887&p=20181206&tn=1#a24>

<sup>4</sup> <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2014-11410&tn=1&p=20141105#a8>

<sup>5</sup> <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2013-12887&tn=1&p=20181206#a12>

<sup>6</sup> <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2015-10566>

<sup>7</sup> <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2012-9772>



*RENFE-Operadora como entidad pública empresarial, se prevé su reestructuración a través de cuatro líneas de actividad, mediante sociedades mercantiles de las previstas en el artículo 166.2 de la Ley 33/2003, de 3 de noviembre, del Patrimonio de las Administraciones Públicas participadas al cien por ciento de su capital por RENFE-Operadora para cubrir la demanda global de servicios: viajeros; mercancías y logística; fabricación y mantenimiento y gestión de activos. Ello permitiría que RENFE-Operadora cuente con un marco adecuado para abordar el proceso de liberalización y de apertura a la competencia con garantías de continuidad y de calidad del servicio público que viene desarrollando.*

Así, según su art. 1:

*1. La entidad pública empresarial RENFE-Operadora se estructurará en cuatro sociedades mercantiles estatales de las previstas en el artículo 166.2 de la Ley 33/2003, de 3 de noviembre, del patrimonio de las Administraciones Públicas, cuyo objeto social respectivo comprenderá, como mínimo:*

*a) Las funciones y obligaciones que en la actualidad desarrolla la unidad de negocio o área operativa de **Viajeros** de RENFE-Operadora.*

*b) Las funciones y obligaciones que en la actualidad desarrolla la unidad de negocio o área operativa de Mercancías y Logística de RENFE-Operadora, que incluirán, en su caso, los correspondientes objetos sociales de Irion RENFE Mercancías, S.A. Multi RENFE Mercancías S.A, y CONTREN RENFE Mercancías, S.A.*

*c) Las funciones y obligaciones que en la actualidad desarrolla la unidad de negocio o área operativa de fabricación y mantenimiento de RENFE-Operadora.*

*d) La realización de operaciones de arrendamiento y otras vinculadas de los activos de material ferroviario y, subsidiariamente, la venta y otras formas de puesta en disposición de dicho material e instalaciones.*

*(...)*

*3. El capital social de las sociedades mercantiles estatales que se constituyan pertenecerá íntegramente a RENFE-Operadora, que mantendrá su naturaleza jurídica como entidad pública empresarial de las previstas en el artículo 43.1, letra b), de la Ley 6/1997, de 14 de abril, de Organización y Funcionamiento de la Administración General del Estado, sin perjuicio de la necesaria simplificación de su estructura y la adaptación de sus funciones (...)*

El precitado artículo 166.2 de la Ley 33/2003, de 3 de noviembre, establece expresamente que *Las sociedades mercantiles estatales, con forma de sociedad anónima, cuyo capital sea en su totalidad de titularidad, directa o indirecta, de la Administración General del Estado o de sus organismos públicos, se registrarán por el presente título y por el ordenamiento jurídico privado, salvo en las materias en que les sean de aplicación la normativa presupuestaria, contable, de control financiero y de contratación.*

De los preceptos citados y de la resolución recurrida cabe concluir lo siguiente:

- RENFE-Operadora es sujeto de la LTAIBG en aplicación del art. 2.1 d) de la norma.
  - RENFE-Viajeros (entidad a la que se refiere la solicitud) es una sociedad mercantil estatal participada al cien por ciento por RENFE-Operadora que, como hemos señalado previamente es una entidad pública. La LTAIBG le es de aplicación en virtud del art. 2.1 g).
4. En primer lugar, hay que comenzar indicando que una reclamación presentada por el mismo solicitante, también contra RENFE OPERADORA ha sido analizada por este Consejo de Transparencia y Buen Gobierno en el recientemente finalizado expediente [R/0401/2019](#)<sup>8</sup>.

En el mencionado expediente se reclamaba el acceso a una información similar (*viajes realizados en modelos de tren destinados a cercanías y no larga distancia*) en cuanto a que son consideradas incidencias del servicio (*ahora intercambio de conductores*), que fue denegada en base a idénticos argumentos que en el presenta caso. En su resolución, este Consejo de Transparencia, además de indicar que los límites al acceso debían aplicarse restrictivamente así como el criterio referido a la aplicación del límite derivado del perjuicio a los intereses económicos y comerciales, concluía lo siguiente:

6. *Por un lado, ha de recordarse que la entidad a la que viene referida la información que se solicita, RENFE Viajeros SME, S.A. es una sociedad mercantil estatal con forma de sociedad anónima participada íntegramente por RENFE-Operadora que, como ya hemos indicado anteriormente, es una entidad pública empresarial. No obstante, a pesar de que su accionista es público, es importante considerar que el origen de sus ingresos y, por lo tanto, de sus recursos, es privado.*

---

8

[https://www.consejodetransparencia.es/ct Home/Actividad/Resoluciones/resoluciones\\_AGE/AGE\\_2019.html](https://www.consejodetransparencia.es/ct/Home/Actividad/Resoluciones/resoluciones_AGE/AGE_2019.html)

A este respecto, hay que señalar que, como argumenta Renfe, este Consejo se ha pronunciado recientemente en el Expediente [R/0134/2019](#)<sup>9</sup>, en el que se concluía que el origen de los ingresos y recursos de Rente Viajeros SME, S.A. es privado y que no pueden aplicarse a esta sociedad mercantil criterios y doctrina que se han sentado para entidades sometidas a derecho administrativo, que ejercitan potestades administrativas o que se financian con cargo a los Presupuestos Generales del Estado.

Por otro lado, cabe indicar que, como también argumenta Renfe Operadora, son varios los pronunciamientos de este Consejo de Transparencia en los que se ha concluido que era de aplicación el límite previsto en el artículo 14.1 h) ahora invocado. Entre estos expedientes podemos destacar la reclamación [R/0219/2018](#)<sup>10</sup>, en el que se concluía: “Asimismo, debe recordarse por último que existen precedentes también en los que este Consejo de Transparencia ha entendido que se debe facilitar, respecto de las cercanías, el número de viajeros/usuarios de Renfe, no afectando a los intereses económicos y comerciales de la empresa (procedimiento R/0165/2015), el estado de las obras (R/0373/2016) o el gasto en cercanías desglosado por conceptos (R/0085/2017). Sin embargo, facilitar los retrasos de los trenes de la red de cercanías de la Comunidad de Madrid detallados por fecha del retraso, identificador de tren, línea en la que el tren circula y retraso acumulado (en minutos) por ese tren, es información que, a nuestro juicio, incide en la competitividad de la empresa.” O en el expediente [R/0626/2018](#)<sup>11</sup>, en el que se aplican los mismo razonamientos al solicitarse información sobre retrasos, motivos e indemnizaciones al respecto.

Partiendo de que los Tribunales de Justicia han dejado claro que los límites a tal acceso han de motivarse, interpretarse y aplicarse de modo razonado, restrictivo y aquilatado a tenor del llamado, test de daño, ya que constituyen conceptos jurídicos indeterminados cuya relevancia y trascendencia deben ser concretadas en cada caso, a juicio de este Consejo de Transparencia y Buen Gobierno resulta de aplicación el límite invocado por Renfe Operadora.

---

<sup>9</sup> [https://www.consejodetransparencia.es/ct Home/Actividad/Resoluciones/resoluciones\\_AGE.html](https://www.consejodetransparencia.es/ct/Home/Actividad/Resoluciones/resoluciones_AGE.html)

<sup>10</sup> [https://www.consejodetransparencia.es/ct Home/Actividad/Resoluciones/resoluciones\\_AGE/AGE\\_2018/07.html](https://www.consejodetransparencia.es/ct Home/Actividad/Resoluciones/resoluciones_AGE/AGE_2018/07.html)

<sup>11</sup> [https://www.consejodetransparencia.es/ct Home/Actividad/Resoluciones/resoluciones\\_AGE/AGE\\_2019/01.html](https://www.consejodetransparencia.es/ct Home/Actividad/Resoluciones/resoluciones_AGE/AGE_2019/01.html)

*Teniendo en cuenta los casos precedentes, ha de recordarse que en el presente supuesto, según confirma Renfe, la prestación del servicio del trayecto solicitado mediante material alternativo se ha efectuado ante incidencias por causas no imputables al operador, cuando el material ferroviario se somete a revisiones técnicas y de seguridad que requieren que se aparte del servicio. Asimismo, es un campo en la que la mencionada entidad actúa en régimen de competencia con otros posibles prestadores del servicio, por lo que facilitar la información solicitada crearía una percepción negativa en el público que afectaría de manera significativa a los intereses económicos y comerciales de la operadora del servicio de ferrocarril, puesto que podría hacer que los viajeros prefiriesen utilizar otra vía de transporte diferente, como el autobús y descendiera, con ello, la demanda esencial para mantener el necesario servicio de ferrocarril en condiciones óptimas de explotación, dejándola en posición injustificadamente desventajosa respecto a otros modos de transporte, con el añadido de que puede ser interpretada como significativa de deterioro de alguna faceta de la explotación lo que puede tener un efecto de injustificado descrédito.*

Por todo ello, y aplicado también el mencionado criterio al caso que nos ocupa, este Consejo de Transparencia y Buen Gobierno entiende que los argumentos recogidos en la citada resolución son igualmente de aplicación al presente supuesto, en el que, además de la similitud en la información solicitada, Renfe Operadora esgrime exactamente el mismo límite al acceso y con los mismos argumentos para no facilitarla.

Por todo cuanto antecede, la presente reclamación ha de ser desestimada.

### III. RESOLUCIÓN

En atención a los Antecedentes y Fundamentos Jurídicos descritos, procede **DESESTIMAR** la reclamación presentada por [REDACTED], con entrada el 16 de junio de 2019, contra la resolución, de fecha 10 de junio de 2019, de RENFE-OPERADORA (MINISTERIO DE FOMENTO).

De acuerdo con el [artículo 23, número 1, de la Ley 19/2013, de 9 de diciembre](#)<sup>12</sup>, de Transparencia, Acceso a la Información Pública y Buen Gobierno, la Reclamación prevista en el artículo 24 de la misma tiene la consideración de sustitutiva de los recursos administrativos, de conformidad con lo dispuesto en el [artículo 112.2 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre](#)<sup>13</sup>, de Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

Contra la presente Resolución, que pone fin a la vía administrativa, se podrá interponer Recurso Contencioso-Administrativo, en el plazo de dos meses, ante los Juzgados Centrales de lo Contencioso-Administrativo de Madrid, de conformidad con lo previsto en el artículo 9.1 c) de la [Ley 29/1998, de 13 de julio, Reguladora de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa](#).<sup>14</sup>

EL PRESIDENTE DEL CTBG  
P.V. (Art. 10 del R.D. 919/2014)  
EL SUBDIRECTOR GENERAL DE  
TRANSPARENCIA Y BUEN GOBIERNO

Fdo: Francisco Javier Amorós Dorda

---

<sup>12</sup> <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2013-12887&p=20181206&tn=1#a23>

<sup>13</sup> <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2015-10565&tn=1&p=20181206#a112>

<sup>14</sup> <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-1998-16718&p=20181206&tn=1#a9>