

Resolución 335/2019

S/REF: 001-033555

N/REF: R/0335/2019; 100-002520

Fecha: 13 de agosto de 2019

Reclamante: [REDACTED]

Dirección: [REDACTED]

Administración/Organismo: Renfe Operadora/Ministerio de Fomento

Información solicitada: Incidencias causadas por avería

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, adscrita al MINISTERIO DE FOMENTO, con fecha 19 de marzo de 2019, y en aplicación de la [Ley 19/2013, de 9 de diciembre, de transparencia, acceso a la información pública y buen gobierno](#)¹ (en adelante, LTAIBG) la siguiente información:

-Número total de pasajeros afectados por los retrasos derivados de la caída de tensión en la estación de Atocha, en la mañana del 18 de marzo de 2019 desglosados por rutas.

-Número de trenes afectados por dicha incidencia técnica desglosados por rutas.

-Número de pasajeros con derecho a devolución del importe del billete (parcial o total) en cumplimiento del compromiso de puntualidad de la compañía.

¹ <https://www.boe.es/eli/es/l/2013/12/09/19/con>

-Importe económico que ha tenido que devolver Rente como consecuencia de las reclamaciones formalizadas por los viajeros afectados.

2. Mediante resolución de 6 de mayo de 2019, RENFE-OPERADORA contestó al reclamante en los siguientes términos:

Una vez analizada la solicitud, esta entidad considera que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 14. h de la citada Ley 19/2019, procede denegar el acceso a la información a que se refiere la petición realizada, por los motivos que a continuación se reseñarán.

Se solicita información sobre las consecuencias de una avería en infraestructuras ajenas a la responsabilidad de esta entidad. En efecto, la avería a que se refiere el solicitante, que determinó la imposibilidad de que trenes de alta velocidad con origen o destino en la estación Madrid Puerta de Atocha no pudiesen circular el 18 de marzo de 2019, consistió en un corte de suministro de corriente eléctrica con causa en un cortocircuito. Esta avería sobrevenida fue ajena a la responsabilidad de Renfe Viajeros S.M.E., que no gestiona la infraestructura de suministro referida.

En cualquier caso, no procede acceder a elaborar el informe solicitado, con independencia de que pueda o no considerarse uno de los supuestos del artículo 18.1 c) de la Ley 19/2019, por lo que a continuación se pondrá de manifiesto.

El transporte ferroviario es un servicio de interés general prestado por la sociedad mercantil estatal Renfe Viajeros, S.A., (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 elabore la información que se solicita, con alto grado de detalle, en cuanto este trabajo y su publicación redundarían previsiblemente en injustificado perjuicio de los intereses comerciales de dicha sociedad. Tiene apoyo esta conclusión en la doctrina sentada en varias resoluciones del Consejo de Transparencia y Buen Gobierno, señaladamente en la de referencia R/0039/2016, de fecha 14 de abril de 2016, en la de referencia R/0219/2018, de fecha 10 de julio de 2018.

Los servicios prestados por esta sociedad mercantil compiten con otros modos de transporte. Adicionalmente, está próxima la competencia intramodal. 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 esta información detallada sobre las dificultades de la explotación de este negocio, muchas veces imputables al estado de las infraestructuras públicas, podría perjudicar a Renfe Viajeros, dejándola en posición injustificadamente desventajosa respecto a competidores reales o potenciales, 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 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, resultado en su caso de elaboración, deba calificarse como información pública, en cuanto se trata 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 con tal grado de detalle, que no darían cuenta de las causas de lo ocurrido, totalmente ajenas a esta entidad.

3. Ante esta contestación, [REDACTED] presentó, mediante escrito de entrada el 16 de mayo de 2019 y al amparo de lo dispuesto en el [artículo 24²](#) de la LTAIBG, una reclamación en base a los siguientes argumentos resumidos:

Me parece una tomadura de pelo que se me notificara que se ampliara el plazo para finalmente denegarme la información solicitada, de evidente interés público. Máxime en mi condición de periodista. Es un claro ejercicio de opacidad y una falta del respeto al ciudadano inaceptable, por lo que ruega la intervención del Consejo de Transparencia para que con su buen criterio ayude a poner fin a este tipo de prácticas.

4. Recibida la reclamación, el 17 de mayo de 2019, el Consejo de Transparencia remitió el expediente a la Unidad de Información de Transparencia del MINISTERIO DEL FOMENTO para que se formularan alegaciones. El 24 de mayo de 2019, tuvieron entrada en el Consejo las

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

alegaciones de RENFE-OPERADORA, entidad adscrita al referido Ministerio, en las que manifestaba, en resumen, lo siguiente:

El acceso a la información pública no requiere requisito de legitimación alguna. Por ello, no es admisible otorgar legitimación especial en función de la profesión u oficio, como puede ser la de periodista, ya que dicha circunstancia no proporciona ningún plus de legitimidad.

Por ello, en la resolución del Consejo de Transparencia y Buen Gobierno R/0044/2018, de 30 de abril de 2018, se desestimó una reclamación en la que se invocaba el artículo 20.1 d) de la Constitución y también la sentencia del Tribunal Europeo de Derechos Humanos de 8 de noviembre de 2016 (Asunto Magyar Helsinki Bizottság), aunque ésta no guarda la necesaria identidad con el presente caso. En dicha resolución, el Consejo de Transparencia y Buen Gobierno negó relevancia alguna a la condición de periodista del reclamante.

Dado que, tanto en la solicitud de información como en la sucinta reclamación, se hace referencia a la avería eléctrica que tuvo lugar el 18 de marzo de 2019 en la estación de Madrid Puerta de Atocha, es preciso advertir que las competencias en materia de construcción, gestión y mantenimiento de dicha infraestructura ferroviaria nos son totalmente ajenas, conforme a la regulación contenida en el Título II de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario, siendo los administradores de infraestructuras ferroviarias quienes únicamente pueden dar cuenta de su estado. En consecuencia, cabe en este momento señalar que la cuestión relativa al detalle de las incidencias es especialmente sensible no solo para Rente Viajeros, SME, S.A., sino también para terceros, como son el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias y sus contratistas.

Conviene ahora detenerse expresamente en los límites al derecho de acceso que contempla el artículo 14 1. h) de la meritada Ley de transparencia, cuando el acceso a la información suponga un perjuicio para los intereses económicos y comerciales. En el presente caso, el presupuesto de la aplicación del citado 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.

El hecho de que esos servicios se presten, como es el caso, sobre infraestructuras públicas, no constituye un hecho diferencial. Así es también en el transporte por carretera, que discurre por dominio público de competencia de la Administración titular de la vía; en el aéreo, cuyos aeropuertos también son públicos y se gestionan por AENA; en el marítimo, respecto de los puertos españoles que gestionan las Autoridades Portuarias, etc. Sí es cierto que el modo ferroviario es más sensible, por la gran interacción técnica entre material rodante e infraestructura, debido principalmente al mal estado o las averías que se producen en esta

última. Pero ello no permite justificar los términos de la petición, reiterados en la reclamación, ni desvirtúa la fundamentación de la resolución que nos ocupa.

Es incontrovertido que los servicios prestados por la sociedad mercantil estatal Renfe Viajeros, S.A., compiten en la actualidad con otros modos de transporte, señaladamente con autobuses, coches particulares, aviones, etc., y que próximamente tendrán que hacer frente a la competencia intramodal. 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 Rente 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 un 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, que en su artículo 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. Es claro que en la divulgación de los datos que se solicitan, con bastante grado de detalle, no concurre interés público alguno, toda vez que éste se satisface con datos que ya son públicos y que gozan de elevada repercusión en medios de comunicación.

En el presente caso, reiteramos que no queda claro el carácter de información pública de lo que se solicita, datos relativos a las consecuencias de una avería ajena a la responsabilidad de esta entidad, cuyo único apoyo es la referida titularidad pública de las acciones de la mercantil transportista. No ha quedado tampoco acreditado el interés público superior al evidente daño que supondría para Renfe Viajeros, SME, S.A., la divulgación de datos que:

(i) no compartiría con sus competidores; y que

(ii) ningún competidor publicaría, para proteger sus intereses.

Y es que no se trata de datos agregados estadísticos, que pueden encontrarse en los índices de calidad, desempeño y en los parámetros fundamentales de la prestación del servicio de transporte ferroviario, que son publicados con la anuencia de la Administración General del Estado, sino que se requiere un desglose y grado de detalle que proporcionaría información privilegiada sobre el desempeño y circunstancias de la explotación de dicho servicio.

Sentado lo anterior, es previsible que lo que se solicita, en rigor un informe con datos relativamente detallados, tenga como resultado o finalidad facilitar la labor de descrédito del modo ferroviario, de la gestión de las infraestructuras y, previsiblemente, de la gestión de Rente Viajeros, SME, S.A., no siendo exigible a ningún operador de transporte que dedique esfuerzos y recursos a facilitar que se ataque el servicio que presta o el marco de la prestación. Por lo tanto, al no ser posible acceder a información como la solicitada en el ámbito 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.

La resolución se ajustó al criterio del Consejo de Transparencia y Buen Gobierno, sentado en sucesivas resoluciones: Resolución R/0039/2016, de fecha 14 de abril de 2016, Resolución R/0239/2018, de 1 de septiembre de 2016, Resolución R/0042/2018, de 23 de abril de 2018, Resolución R/0219/2018, de 10 de julio de 2018, Resolución 626/2018, de 22 de enero de 2019 y por último, la Resolución 109/2019, de 13 de mayo de 2019, desestima una reclamación contra la denegación de un informe detallado y desglosado de incidencias en determinadas líneas y trenes, reiterando la doctrina ya sentada en ocasiones anteriores.

5. En atención a las alegaciones formuladas y a lo dispuesto en el [artículo 24.3 de la LTAIBG](#)³, con fecha 28 de mayo de 2019, se procedió a la apertura de trámite de audiencia al objeto de que las entidades identificadas por RENFE-OPERADORA como potenciales perjudicadas con el acceso a la información solicitado - RENFE VIAJEROS-, pudieran realizar las alegaciones que considerasen oportunas en defensa de sus derechos e intereses.

Por parte de RENFE VIAJEROS, y a la fecha de la presente resolución, no se realizaron alegaciones.

II. FUNDAMENTOS JURÍDICOS

1. De conformidad con lo dispuesto en el [artículo 24 de la LTAIBG](#)⁴, en relación con el artículo 8 del [Real Decreto 919/2014, de 31 de octubre, por el que se aprueba el Estatuto del Consejo](#)

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

⁴ <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2013-12887&p=20181206&tn=1#a24>

[de Transparencia y Buen Gobierno](#)⁵, 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](#)⁶, 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. Primeramente, debe hacerse una consideración formal sobre los plazos que marca la LTAIBG, que no pueden ampliarse una vez que los mismos han transcurrido. Esta prohibición está recogida en el [artículo 32.3 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre](#)⁷, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, según el cual *En ningún caso podrá ser objeto de ampliación un plazo ya vencido*.

Asimismo, lo que la LTAIBG no permite es ampliar el plazo únicamente para disponer de más tiempo para preparar la resolución y, finalmente, acabar por no dar la información solicitada, que es precisamente lo que ha ocurrido en el presente caso. La ampliación del plazo tiene sentido siempre y cuando se necesite más tiempo para buscar la información o la documentación requerida por ser necesaria la ampliación para encontrarla y, se puede entender que en principio, ponerla a disposición del solicitante; es decir, por tener que realizar labores reales para identificar los informes donde puede estar archivado el expediente o en las propias bases de datos, porque afecta a un número muy importante de documentos y tiene que realizarse una búsqueda de los mismos que excede del tiempo de un mes o porque la entrega de documentos requiere de procesos de escaneo y anonimización importantes. Todo ello, con la intención de recabar efectivamente la información o documentación requeridas para entregársela al solicitante. En el presente caso, RENFE-

⁵ <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2014-11410&tn=1&p=20141105#a8>

⁶ <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2013-12887&tn=1&p=20181206#a12>

⁷ <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2015-10565&p=20181206&tn=1#a32>

OPERADORA sabía de antemano, como se deriva de los numerosos precedentes en los que fundamente su resolución, que procedía a su juicio la aplicación de un límite al acceso, por lo que entendemos que la respuesta pudiera haberse producido en un plazo mucho más breve de tiempo y siempre dentro de ese mes inicial a que está obligada.

4. En cuanto al fondo del asunto, ha de recordarse que el objeto de la solicitud era la siguiente información

-Número total de pasajeros afectados por los retrasos derivados de la caída de tensión en la estación de Atocha, en la mañana del 18 de marzo de 2019 desglosados por rutas.

-Número de trenes afectados por dicha incidencia técnica desglosados por rutas.

-Número de pasajeros con derecho a devolución del importe del billete (parcial o total) en cumplimiento del compromiso de puntualidad de la compañía.

-Importe económico que ha tenido que devolver Rente como consecuencia de las reclamaciones formalizadas por los viajeros afectados.

En su respuesta, y tal y como ha quedado reflejado en los antecedentes, RENFE-OPERADORA deniega la información solicitada al considerar de aplicación el artículo 14.1 h) que dispone que *El derecho de acceso podrá ser limitado cuando acceder a la información suponga un perjuicio para los intereses económicos y comerciales.*

En primer lugar, cabe recordar que, tal y como afirma RENFE-OPERADORA, son numerosos los expedientes tramitados por el Consejo de Transparencia y Buen Gobierno en los que se solicitaba información similar a la que es origen del presente expediente.

Así, por ejemplo, en el expediente de reclamación [R/0042/2018](#)⁸, instado también por el [REDACTED] y que tenía por objeto la siguiente solicitud de información:

Deseo conocer importe económico total que ha tenido que devolver Rente durante el año 2017 por retrasos del AVE en virtud de su compromiso de puntualidad, así como los siguientes datos relacionados:

-Número de trenes de alta velocidad que llegaron a su destino con más de 15 minutos de retraso durante 2017.

8

[https://www.consejodetransparencia.es/ct Home/Actividad/Resoluciones/resoluciones_AGE/AGE_2018.html](https://www.consejodetransparencia.es/ct/Home/Actividad/Resoluciones/resoluciones_AGE/AGE_2018.html)

-Número de viajeros totales afectados por dichos retrasos.

-Del total de viajeros afectados, ¿cuántos solicitaron la devolución de la cantidad correspondiente?

-Desglose de las líneas en las que se registraron dichos retrasos.

-Tiempo máximo de demora registrado en un tren de alta velocidad durante 2017 y línea que cubría.

-Motivos que han generado dichos retrasos.

Ruego que se me faciliten idénticos datos a todos los solicitados respecto a 2016, 2015, 2014 y 2013.

Como vemos, se trata de una solicitud presentada en términos muy similares a la presente.

La resolución dictada en dicho expediente, concluía lo siguiente:

3. En primer lugar, debe destacarse que un asunto similar al planteado en la presente reclamación ya fue objeto de análisis por parte de este Consejo de Transparencia y Buen Gobierno en las reclamaciones R/0039/2016, alegada por RENFE-OPERADORA así como en la posterior R/0239/2016.

En ambas, como decimos, parte de la información que se solicitaba venía relacionada con el incumplimiento del compromiso de puntualidad asumido en los trenes de alta velocidad así como las indemnizaciones percibidas por los afectados por dicho incumplimiento.

En la última de las reclamaciones mencionada se razonaba lo siguiente:

(...)

7. A continuación, pasamos a analizar la información referida en los apartados 3, 4, 5 y 6 (Número de ingresos obtenidos en cada una de las relaciones, entre los años 2007 y 2015; Costes operativos de cada una de las relaciones, con y sin amortizaciones; Beneficio obtenido por Renfe Operadora en cada una de las relaciones, entre los años 2007 y 2015 y Volumen de devoluciones e indemnizaciones abonados a los clientes en cada una de las relaciones, entre los años 2007 y 2015.

En este punto, además de las consideraciones realizadas anteriormente sobre la remisión genérica a la información publicada, debe considerarse la posible aplicación del límite al

derecho de acceso previsto en el artículo 14.1 h) de la LTAIBG, esto es, el perjuicio a los intereses económicos y comerciales de la entidad.

Este límite ha sido interpretado en diversas ocasiones por este Consejo de Transparencia y, más concretamente por ser el asunto que aquí interesa, en la resolución del ya mencionado expediente R/0039/2016 de 14 de abril en la que el [REDACTED] también tenía la consideración de interesado.

Dicha resolución se pronunciaba en los siguientes términos:

“Desvelar información a terceros sobre la calidad del servicio que se presta (puntualidad, retraso superior a la media hora, a la hora, a la hora y media, y a las dos horas o cuántos pasajeros solicitaron la devolución de todo o parte del billete) sí puede considerarse, a juicio de este Consejo de Transparencia, perjudicial para los intereses comerciales de la compañía que presta el servicio, por las siguientes razones:

Efectivamente, aunque RENFE-OPERADORA no cuenta actualmente en España con competencia comercial directa de otras empresas privadas en Larga distancia y Alta velocidad (aunque pueda que la tenga en el futuro), sí tiene competencia real con otro tipo de transporte como pueda ser el avión, el autobús o el vehículo. Hasta tal punto esto es así, que empresas y asociaciones de transporte aéreo y por carretera se consideran competidores directos y, como tales, han planteado diversas quejas ante autoridades de competencia españolas y europeas.(...)

Aunque existen datos publicados de libre acceso por parte del propio MINISTERIO DE FOMENTO sobre las líneas de Alta velocidad y Larga distancia, estos se refieren a aspectos como el número de pasajeros que utilizan los servicios, la velocidad media de los trenes, la media de kilómetros por pasajero, el precio medio de los billetes, el tráfico por estaciones o las ciudades con mayor número de viajeros, pero no a la calidad de los servicios prestados, de los que sí existen estudios privados accesibles al público.

La Administración no tiene obligación de publicar aquella información que pueda perjudicar los intereses económicos o comerciales de las empresas que dependen de ella. Si se hiciese pública la información sobre puntualidad, retraso de los trenes o cuántos pasajeros solicitaron la devolución de todo o parte del billete y esa información fuese negativa, se estaría creando una percepción 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

avión o el autobús y descendiera, con ello, la demanda esencial para mantener el necesario servicio de ferrocarril en condiciones optimas de explotación.

Constatado el perjuicio que, en ningún caso debe identificarse ad cautelam como indica RENFE en sus alegaciones, sino que debe acreditarse suficientemente que el mismo es razonable y previsible y no meramente hipotético, la LTAIBG dispone que debe analizarse si existe un interés superior en conocer dicha información a pesar de la constatación del posible perjuicio. A este respecto, debe tenerse en cuenta, a juicio de este Consejo de Transparencia y Buen Gobierno, la recientemente publicada Orden FOM/189/2015, de 11 de febrero, por la que se desarrollan principios básicos de aplicación de incentivos en el sistema de los cánones por utilización de las infraestructuras ferroviarias, establecidos en el artículo 73 de la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario (BOE de 12 de febrero de 2015), cuyo objeto es el desarrollo, dentro del marco general de los cánones establecido en el artículo 73 de la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario, de los principios básicos de aplicación del sistema de incentivos para que las empresas ferroviarias, y demás candidatos, así como los administradores de infraestructuras ferroviarias reduzcan al mínimo posible las perturbaciones y optimicen la utilización de la Red Ferroviaria de Interés General.

En dicha orden, y tal y como en la misma se menciona, se desarrolla un sistema de incentivos que incluirá la imposición de penalizaciones («malus») por acciones que perturben el funcionamiento de la red, la concesión de compensaciones («bonus») a las entidades que las sufran y la concesión de primas a las que obtengan resultados mejores de lo previsto cuyos parámetros de aplicación se publicarán en la declaración sobre la red del administrador (artículo 2.4).

Este Consejo de Transparencia y Buen Gobierno considera que, toda vez que la información sobre el nivel de puntualidad, entendida como un parámetro a tener en cuenta sobre el nivel de funcionamiento de la Red Ferroviaria, va a ser objeto de penalización o compensación y que supone información sobre la prestación de un servicio que, al menos en parte (ya que la línea ferroviaria Asturias-Madrid, que, según búsqueda realizada a través de la web www.renfe.es puede ser cubierta por trenes de Media o Larga distancia en función de si se realiza o no transbordo), existe un interés en conocer los resultados en función de los cuales van a concederse dichas penalizaciones o compensaciones.

No obstante lo anterior, y dado que el sistema ha sido recientemente puesto en marcha, se considera que dicha información, en los términos en los que debe hacerse pública para el cumplimiento de lo dispuesto en la mencionada Orden, debe ser publicada cuando hayan

sido recibidos por el administrador de la red que, como se ha indicado anteriormente, debe incluirla en su declaración.

Es decir, aunque la anterior resolución se refería específicamente al régimen de compensaciones (que es sólo parte de la solicitud ahora planteada), entiende este Consejo de Transparencia y Buen Gobierno que ampliar la información económica y comercial de RENFE-OPERADORA que está publicada, sobre todo teniendo en cuenta el grado de detalle de la solicitud, supondría efectivamente un perjuicio de sus intereses económicos y comerciales sin que quede acreditado un interés superior en conocer la información, sobre todo teniendo en consideración que es un campo en el que la mencionada entidad actúa en régimen de competencia con otros posibles prestadores del servicio.

Teniendo en cuenta lo anterior, a juicio de este Consejo de Transparencia y Buen Gobierno, las conclusiones alcanzadas en el expediente de reclamación indicado, por su coincidencia con el asunto que ahora se nos plantea, deben darse por reproducidas. En consecuencia, la presente reclamación debe ser desestimada.

5. Asimismo, en la Resolución [R/0626/2018](#)⁹, que tenía información sobre los retrasos producidos en una determinada línea de tren de cercanías, se concluía lo siguiente:

5. *En cuanto al fondo del asunto, puede adelantarse que este Consejo de Transparencia comparte las alegaciones de RENFE-Operadora.*

Son varios los precedentes que existen sobre el mismo tema que ahora nos ocupa y que acaban desestimando la pretensión de dar información sobre indemnizaciones a viajeros por retrasos o por otras causas. Por ejemplo, la [Resolución R/0039/2016](#), de fecha 14 de abril de 2016. También las resoluciones [R/0239/2018](#), de 1 de septiembre de 2016, la [R/0042/2018](#), de 23 de abril de 2018 y la [R/0219/2018](#), de 10 de julio de 2018, todas ellas citadas por RENFE-Operadora.

La Resolución R/0039/2016 dictamina lo siguiente: "La Administración no tiene obligación de publicar aquella información que pueda perjudicar los intereses económicos o comerciales de las empresas que dependen de ella. Si se hiciese pública la información sobre puntualidad y retraso de los trenes o cuántos pasajeros solicitaron la devolución de

9

[https://www.consejodetransparencia.es/ct Home/Actividad/Resoluciones/resoluciones_AGE/AGE_2018.html](https://www.consejodetransparencia.es/ct/Home/Actividad/Resoluciones/resoluciones_AGE/AGE_2018.html)

todo o parte del billete y esa información fuese negativa, se estaría creando una percepción 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 avión o el autobús y descendiera, con ello, la demanda esencial para mantener el necesario servicio de ferrocarril en condiciones óptimas de explotación”.

La Resolución R/0042/2018 señala que “(...) entiende este Consejo de Transparencia y Buen Gobierno que ampliar la información económica y comercial de RENFE-OPERADORA que está publicada, sobre todo teniendo en cuenta el grado de detalle de la solicitud_ supondría efectivamente un perjuicio de sus intereses económicos y comerciales sin que quede acreditado un interés superior en conocer la información, sobre todo teniendo en cuenta que es un campo en la que la mencionada entidad actúa en régimen de competencia con otros posibles prestadores del servicio.”

La Resolución R/0239/2018 aplica los mismos criterios. Finalmente, la Resolución R/0219/2018, en su fundamento jurídico 7, razona que “A juicio de este Consejo de Transparencia, atendiendo a la naturaleza de la información solicitada -retrasos en cercanías de la Comunidad de Madrid - estamos ante un secreto comercial.

En efecto, a nuestro juicio, 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.

Así, y aunque el transporte ferroviario de cercanías se presta en cumplimiento de la obligación de servicio público que asume RENFE-Operadora, no es menos cierto que

existen otras opciones de transporte, prestadas por entidades privadas sin sujeción por su parte a la normativa en materia de transparencia, circunstancia que resulta determinante en relación a lo planteado en este expediente. Así, el proporcionar los datos solicitados, podría producir una desventaja entre competidores que no estarían en condiciones de prestar sus servicios en igualdad de condiciones.

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 Rente, 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.

Por todo lo anteriormente expuesto, la presente Reclamación debe ser desestimada, al resultar de aplicación el límite del [artículo 14.1 h\) de la LTAIBG](#).”

Estos mismos razonamientos son perfectamente aplicables al presente supuesto, por lo que la presente reclamación debe ser desestimada.

Asimismo, y por citar otro ejemplo, en el procedimiento [R/0109/2019](#)¹⁰, de 13 de mayo de 2019, se desestimó una reclamación contra la denegación de un informe detallado y desglosado de incidencias en determinadas líneas y trenes, reiterándose la doctrina ya sentada en ocasiones anteriores.

Dados los expedientes señalados y debido a que la argumentación contenida en los mismos son perfectamente aplicables al presente supuesto, la presente reclamación debe ser desestimada.

III. RESOLUCIÓN

10

[https://www.consejodetransparencia.es/ct Home/Actividad/Resoluciones/resoluciones_AGE/AGE_2019/05.html](https://www.consejodetransparencia.es/ct/Home/Actividad/Resoluciones/resoluciones_AGE/AGE_2019/05.html)

En atención a los Antecedentes y Fundamentos Jurídicos descritos, procede **DESESTIMAR** la Reclamación presentada por la [REDACTED], con entrada el 16 de mayo de 2019, contra la resolución, de fecha 6 de mayo de 2019, de E.P.E. RENFE-OPERADORA.

De acuerdo con el [artículo 23, número 1, de la Ley 19/2013, de 9 de diciembre¹¹](#), 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 octubre¹²](#), 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-Administrativa¹³](#).

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

¹¹ <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2013-12887&p=20181206&tn=1#a23>

¹² <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2015-10565&tn=1&p=20181206#a112>

¹³ <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-1998-16718&p=20181206&tn=1#a9>