



Consejo de
Transparencia y
Buen Gobierno

PRESIDENCIA

RESOLUCIÓN

S/REF: 001-020027

N/REF: R/0109/2018 (100-000479)

ASUNTO: Resolución de Reclamación presentada al amparo del artículo 24 de la Ley 19/2013, de 9 de diciembre, de Transparencia, acceso a la información pública y buen gobierno

En respuesta a la Reclamación presentada por [REDACTED], con entrada el 28 de febrero de 2018, el Consejo de Transparencia y Buen Gobierno, considerando los Antecedentes y Fundamentos Jurídicos que se especifican a continuación, adopta la siguiente RESOLUCIÓN:

I. ANTECEDENTES

1. Según se desprende de la documentación obrante en el expediente, [REDACTED] solicitó, el 10 de enero de 2018, 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 (en adelante, LTAIBG) la siguiente información:

- Solicito la cifra total de viajeros, punto a punto, del año natural 2017 (de 1 de enero de 2017 a 31 de diciembre de 2017) y en ambos sentidos, en las siguientes relaciones:

*Madrid-Chamartin – Ourense,
Madrid-Chamartin - Santiago de Compostela,
Madrid-Chamartin - A Coruña,
Madrid-Chamartin - Vigo-Guixar,
Madrid-Chamartin – Lugo,
Madrid-Chamartin – Pontevedra,
Madrid-Chamartin – Ferrol,
Madrid-Chamartin - Monforte de Lemos,
Madrid-Chamartin – Sarria,
Madrid-Chamartin - A Gudiña,
Madrid-Chamartin - O Barco de Valdeorras,
Madrid-Chamartin - A Rúa,*

reclamaciones@consejodetransparencia.es



Madrid-Chamartin - Betanzos-Infesta,
Madrid-Chamartin - Betanzos-Cidade,
Madrid-Chamartin - Pontedeume,
Madrid-Chamartin - Zamora,
Madrid-Chamartin - Puebla de Sanabria,
Madrid-Chamartin - Medina AV

- Solicito la cifra total de viajeros, punto a punto, del año natural 2017 (de 1 de enero de 2017 a 31 de diciembre de 2017) y en ambos sentidos, en las siguientes relaciones:

Ourense - Santiago de Compostela,
Ourense - A Coruña,
Ourense - Vigo-Guixar,
Ourense - Lugo,
Ourense - Monforte de Lemos,
Ourense - Vilagarcía de Ourense,
A Coruña - Santiago de Compostela,
A Coruña - Vigo-Guixar,
A Coruña - Vigo-Urzáiz,
A Coruña - Pontevedra,
A Coruña - Vilagarcía de Arousa,
A Coruña - Lugo,
A Coruña - Ferrol,
Santiago de Compostela - Vigo-Guixar,
Santiago de Compostela - Vigo-Urzáiz,
Santiago de Compostela - Vilagarcía de Arousa,
Santiago de Compostela - Pontevedra,
Pontevedra - Vilagarcía de Arousa,
Vigo-Guixar - Pontevedra,
Vigo-Guixar - Vilagarcía de Arousa,
Vigo-Urzáiz - Pontevedra,
Vigo-Urzáiz - Vilagarcía de Arousa

2. Mediante Resolución de 16 de febrero de 2018, la Entidad Pública Empresarial RENFE OPERADORA, dependiente del MINISTERIO DE FOMENTO, contestó a [REDACTED] 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 referida Ley, procede denegar el acceso a la información a que se refiere la petición realizada
- Aunque Renfe Viajeros SME, S.A. -Renfe Viajeros- no cuenta actualmente en España con competencia comercial directa de otras empresas privadas en ferrocarril de Larga distancia y Alta Velocidad, la tendrá previsiblemente en un futuro muy próximo y tiene ya competencia real con otros modos de transporte como pueden ser el avión, el autobús o el vehículo particular. 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 las autoridades de competencia.
- Además, en cumplimiento de la normativa europea está prevista la liberalización del mercado en España en 2020. En este entorno, facilitar cifras



e información detallada sobre el negocio, como es el caso de los viajeros punto a punto, tal y como se solicita en este caso, podría perjudicar a Renfe Viajeros, dejándola en posición injustificadamente desventajosa respecto los futuros competidores que ya están a la espera de la apertura del mercado. Existe en los medios de comunicación cumplida reseña de esta situación. A título de ejemplo pueden consultarse noticias en los siguientes enlaces:

<http://www.elmundo.es/economia/2017/10/04/59d3ecba468aebf7558b45eb.html>

http://www.abc.es/economia/abci-cnme-verde-operadores-privados-compitan-renfe-201709221759_noticia.html

<http://www.eleconomista.es/transportes/noticias/7841843/09/16/0cho-empresas-ya-estan-listas-para-competir-con-Renfe-en-e1-transporte-de-viajeros.htm>

- De conformidad con lo establecido en el art. 14 de la LTAIBG, Renfe Viajeros no debe facilitar dicha información, en cuanto su divulgación puede implicar un perjuicio para sus legítimos intereses económicos y comerciales. En efecto, lo solicitado es información que podrá ser utilizada por competidores, reales (operadores de otros modos de transporte) o potenciales, con motivo de la próxima liberalización de servicios ferroviarios. El número de pasajeros para cada par de estaciones y para cada una de las relaciones constituye información de carácter estratégico, de carácter privilegiado, que pueden utilizar los competidores obteniendo una ventaja ilegítima. En cuanto es susceptible de dañar los intereses económicos y comerciales de Renfe Viajeros y se trata de información sensible que ningún operador privado compartiría, entre otras cosas porque lo prohíbe la legislación de competencia, el hecho de que sea un operador público no autoriza comportamiento distinto.
- Nótese que las instituciones comunitarias, pioneras en materia de transparencia y 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 art.º 4.2 recoge excepciones relativas, disponiendo que las instituciones denegarán 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 en este caso que en la divulgación de estos datos, con alto grado de detalle, no concurre interés público alguno, que se satisface con datos ya publicados, que no son susceptibles de causar perjuicio. Y es que existen datos publicados de libre acceso por parte del propio Ministerio de Fomento sobre las líneas de Alta velocidad y Larga distancia, en los que la información que se facilita en cuanto a demanda por estación, ciudades o por las principales rutas-destino, respondiendo tan



sólo a las más relevantes. Por citar un ejemplo extraído del propio Observatorio (pg. 65, año 2014), "El total de viajeros subidos y bajados por estaciones en el año 2014 es de 58.307.356, de los cuales las 25 primeras estaciones concentran el 85,81% del total con 52.090.215 viajeros. En el resto de las estaciones de larga distancia registran 6.247.116 viajeros, el 14% del total. Esta concentración se acelera a partir del año 2004, debido principalmente a la entrada en servicio de las nuevas líneas de alta velocidad". A modo de referencia, sólo se facilitan las 25 primeras estaciones, pero en el año 2014, Renfe atendió a viajeros de servicios comerciales en más de 230, y a viajeros de cualquier tipo de servicio en más de 1.500 estaciones.

- Por otra parte, Renfe Viajeros no ha considerado necesario evitar la difusión de esta información porque el nivel al que se facilitan los datos es suficientemente claro para ilustrar su volumen de negocio:
 - No arroja información sensible desde el punto de vista de la competencia.
 - Permite darle publicidad y prestigio en la comparación con otros operadores de transporte de relevancia a nivel europeo o mundial.
- En realidad, los datos están agregados a un nivel suficientemente alto como para que no se pueda deducir información sensible desde el punto de vista de la competencia. Por citar ejemplos, a nivel estación se puede conocer cuántos viajeros llegaron a Madrid Puerta de Atocha, pero no procedentes de qué origen o ruta, ni con qué servicio (AVE, Alvia, Intercity, Trenhotel, etc.), información que permitiría a cualquier operador de transporte (autobús, por ejemplo) determinar, sin esfuerzo, y sin necesidad de realizar un estudio de mercado, cuáles son las rutas óptimas para establecer un servicio con la garantía de cubrir su oferta.
- Es relevante señalar que los servicios comerciales de Alta Velocidad-Larga Distancia, no reciben subvenciones de explotación, por lo que deben prestarse sin recibir financiación de la Administración General del Estado y, por tanto, compitiendo en condiciones de libre mercado.
- Por todo lo anterior, no procede facilitar la información solicitada con el nivel de detalle solicitado. Ese grado de detalle sería suficiente para conocer los costes asociados a la explotación de los servicios afectados y, en consecuencia, podría ser perjudicial para los intereses comerciales de Renfe Viajeros SME, S.A.

3. El día 28 de febrero de 2018, tuvo entrada en este Consejo de Transparencia Reclamación de [REDACTED] presentada al amparo de lo dispuesto en el artículo 24 de la LTAIBG, en la que manifestaba lo siguiente:

- Con fecha 10/01/2018, solicito a Renfe Operadora la cifra total de viajeros, punto a punto, del año natural 2017 (de 1 de enero de 2017 a 31 de diciembre de 2017) y en ambos sentidos, en las relaciones señaladas más abajo y operadas por la compañía pública.
- Con fecha 16/02/2018, se me notifica que se deniega el acceso porque "puede implicar un perjuicio para sus legítimos intereses económicos y



comerciales" porque esa información "podrá ser utilizada por competidores" ya que "constituye información de carácter estratégico, de carácter privilegiado".

- Los datos solicitados no pueden ser usados por "competidores" puesto que no existe ninguna empresa que compita con Renfe Operadora y de aquí a que existan dichas empresas competidoras, esos datos pueden variar muy sustancialmente.
- Los datos tampoco son privilegiados puesto que la propia Renfe Operadora difunde esos datos de forma disgregada en notas de prensa e informaciones a los medios de comunicación. Tampoco son "privilegiados" ya que Renfe Operadora se contradice: hace solo cuatro y dos meses y mediante los expedientes 001-018056 y 001-017304 del Portal de Transparencia, la misma Renfe Operadora que ahora niega el acceso, me facilitó datos exactamente iguales a los solicitados ahora, pero de otro período de tiempo. Por lo tanto: si los datos de viajeros punto a punto facilitados el 23 de octubre de 2017 (expediente 001-018056) y el 27 de diciembre de 2017 (expediente 001-017304), ni eran privilegiados ni un peligro para sus intereses comerciales, los datos similares solicitados ahora, tampoco pueden serlo, y por ello, insisto en mi derecho de acceso a dicha información.

4. El mismo día 28 de febrero de 2018, se trasladó la documentación obrante en el expediente a RENFE-OPERADORA, a través de la Unidad de Información de Transparencia del MINISTERIO DE FOMENTO, para que presentase las alegaciones oportunas. El escrito de alegaciones tuvo entrada el día 15 de marzo de 2018 y en el mismo se señalaba lo siguiente:

- Los servicios prestados por la sociedad mercantil estatal Rente Viajeros S.A. compiten con otros modos de transporte, señaladamente, en el caso de los de larga distancia y Alta Velocidad con el transporte aéreo. Adicionalmente, además de la competencia intermodal, existirá en breve competencia intramodal, habiéndose ya anunciado la liberalización de los servicios domésticos ferroviarios en 2019-2020. Ello supone que los datos sensibles que pueden ser objeto de utilización ilegítima por posibles competidores no deban ser hechos públicos sin antes ponderar el posible perjuicio comercial que pudieran ocasionar a la operadora pública de transporte.
- Aunque Renfe Viajeros SME, S.A. -Renfe Viajeros- no cuenta actualmente en España con competencia comercial directa de otras empresas privadas en ferrocarril, excepción hecha de los servicios turísticos, la tendrá previsiblemente en un futuro muy próximo y tiene ya competencia real con otros modos de transporte como pueden ser el avión, el autobús o el vehículo particular. Hasta tal punto esto es así, que empresas y asociaciones de transporte aéreo por carretera se consideran competidores directos y, como tales, han planteado diversas quejas ante las autoridades de competencia.



- *En este entorno, facilitar cifras e información detallada sobre el negocio, podría perjudicar a Renfe Viajeros, dejándola en posición injustificadamente desventajosa respecto los futuros competidores que ya están a la espera de la apertura del mercado, 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, en beneficio también de los competidores.*
- *De conformidad con lo establecido en el art 14 de la LTAIBG, Renfe Viajeros no resulta obligada a facilitar información cuya divulgación puede implicar un perjuicio para sus legítimos intereses económicos y comerciales. Este potencial perjuicio es más acusado en cuanto se aproxima más la fecha prevista para la liberalización del mercado interior ferroviario: 2019-2020. Consecuentemente, no puede constreñirse a una sociedad mercantil que opera en el mercado de transporte a facilitar información que pueda ser utilizada por competidores, reales (operadores de otros modos de transporte) o potenciales, con motivo de la próxima liberalización de servicios ferroviarios. No obstante, es claro que cabe facilitar dicha información de forma voluntaria, pero sin que esta graciable entrega constituya un precedente que vincule a la sociedad mercantil que se ve obligada a elaborar o recopilar la información.*
- *En este caso, la reiteración de solicitudes pone de manifiesto la voluntad de efectuar un seguimiento y análisis exhaustivo de determinadas relaciones y el tratamiento de los datos comparados en el tiempo. Esto puede constituir información con valor estratégico, de carácter privilegiado, que pueden utilizar los competidores obteniendo una ventaja ilegítima.*
- *Aunque los datos históricos de un ejercicio pudieran facilitarse graciamente sin excesivo riesgo, la reiteración de las solicitudes, amén de que suponen la dedicación de esfuerzos que se sustraen a los objetivos principales de la sociedad, que son la prestación de servicios de transporte, puede permitir el acopio de información susceptible de dañar los intereses económicos y comerciales de Rente Viajeros.*
- *En efecto, de la comparación de datos relativamente detallados con los previamente obtenidos puede obtenerse información valiosa sobre tendencias del mercado y sobre el desempeño del operador. Por ello, está en su derecho Rente Viajeros de apartarse de la benevolencia demostrada en el pasado y restringir el volumen de información a facilitar, teniendo en cuenta que la competencia intermodal es cada vez más fuerte y la intramodal se implantará en breve. A su vez, el que la entidad pública empresarial RENFE-Operadora haya facilitado en el pasado determinada información sobre servicios de su filial no vincula a la sociedad mercantil prestadora a dedicar recursos a nuevas elaboraciones o recopilaciones, ni supone precedente que pueda ser esgrimido para ampliar el ámbito de la información pública de obligatorio suministro.*



- *Facilitar los datos de evolución detallada de la demanda en relaciones concretas puede considerarse información sensible, que ningún operador privado compartiría con sus competidores. Con este presupuesto, el que se preste el servicio por una sociedad mercantil pública no permite calificar esta información como pública ni divulgarla. Si dicha sociedad mercantil decide publicarla, por ejemplo, porque considere que ilustra su buen desempeño, no puede prohibírsele, pero no puede ser obligada como si se tratase de información pública, que no lo es.*
- *En este caso, el tratamiento conjunto y la comparación de los datos ya facilitados y publicados y de los que nuevamente se solicitan puede ahorrar a otro operador de transporte, actual o potencial, el realizar un estudio de mercado. No deben en ningún caso generarse expectativas de que aproximándose la liberalización y endureciéndose la competencia se seguirán facilitando datos detallados sobre demanda, que pueden facilitar además información sensible sobre costes asociados a la explotación o supuestas o ficticias ineficiencias.*
- *Nótese que 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 art. 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, en este caso, que en la divulgación de estos datos, con bastante grado de detalle, no concurre interés público alguno, que se satisface con datos ya publicados, que no son susceptibles de causar perjuicio para los intereses comerciales de Renfe Viajeros SME, S.A.*
- *Yerra en cualquier caso el reclamante en la interpretación de la resolución. El que reste todavía más de un año para la apertura del mercado interior de transporte ferroviario de viajeros no supone que no exista competencia, como hemos advertido, con otros modos de transporte y muy dura en ocasiones. Los datos solicitados suponen dar cuenta también de servicios sin financiación pública, en los que no puede existir el mismo interés público.*
- *En cualquier caso, la titularidad pública de las acciones de Rente Viajeros, que opera en el mercado de transporte compitiendo con el avión, el autobús, el coche particular, etc., no debe suponerle una desventaja competitiva, que sería que la información que el resto de los transportistas elaboran y no publican deba ser pública, sólo por dicha titularidad pública de las acciones. Tal tesis supondría que las empresas públicas siempre fueran de 'segunda categoría' en cuanto a derechos, lo que asumimos que no fue la voluntad del legislador al regular la transparencia en las Administraciones públicas, condición que evidentemente no la mercantil que debe elaborar los datos.*
- *Evidentemente, 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 exponerse ante el público respecto a datos que sus competidores mantienen reservados o confidenciales. No es exigible tampoco que una empresa pública dedique notables esfuerzos de elaboración de información para facilitar ataques en términos de descrédito o para ayudar a sus competidores. Y es que si de la comparación de datos con ejercicios anteriores pudiera sostenerse un empeoramiento de ratios de cobertura o de desempeño, por ejemplo, sería susceptible de utilización para empañar la imagen de la prestadora del servicio frente a sus clientes y público en general.

- En consecuencia, no siendo en rigor información pública lo solicitado, si lo fuese serían de aplicación los límites a los que se refiere el punto nº 2 del artículo 14, cuya concurrencia ha sido sobradamente justificada. Se ha atendido a la circunstancias del caso concreto y a ausencia de un interés público o privado superior que justificase el evidente perjuicio que supone para un transportista la reiterada y sistemática publicación de datos susceptibles de comparación y tratamiento, que pueden perjudicar sus legítimos intereses comerciales y causarle inmotivado descrédito.
- Como se ha avanzado, incluso el Reglamento CE nº 1049/2001 del Parlamento Europeo y del Consejo de 30 de mayo de 2001, en su art. nº 4.2, recoge excepciones, disponiendo que las instituciones denegarán 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. El artículo 4º del Reglamento prevé las que se han llamado excepciones absolutas y excepciones relativas, por estar sujetas al examen del interés público en la divulgación de los documentos. En concreto, el punto nº 2 que recoge las exenciones relativas, señala que las instituciones denegarán el acceso a un documento cuya divulgación suponga un perjuicio para la protección de los intereses comerciales de una persona física o jurídica, incluida la propiedad intelectual, los procedimientos judiciales y el asesoramiento jurídico, el objetivo de las actividades de inspección, investigación y auditoría, salvo que su divulgación revista un interés público superior.
- 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 divulgación de unos datos comerciales que, por su propia naturaleza, son precisos para la toma de decisiones empresariales en una compañía de transportes. 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, es al menos discutible 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, pues es susceptible de ser utilizada contra sus intereses.

- *Y es que no se trata de datos agregados estadísticos sino que tienen un cierto detalle, que proporciona información privilegiada sobre el desempeño y circunstancias de la explotación comercial en un mercado geográfico específico. 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.*
- *La situación es curiosa: el que presta un servicio que no se califica formalmente como público y servicios comerciales sin ningún tipo de subvención resulta obligado a facilitar datos detallados sobre dicha explotación comercial y el que presta un servicio público como concesionario, con derechos exclusivos, no tiene obligación alguna derivada de la Ley de Transparencia. ¿No hay riesgo de distorsión del funcionamiento del mercado de transporte? ¿Es esto coherente con la legislación de competencia? ¿Debe dar Rente Viajeros, S.A. información que no dan los operadores de líneas regulares por carretera coincidentes? Algunas reconocidas empresas de autobuses no facilitan esta información a pesar de tener otorgadas concesiones de servicio público al amparo de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres. ¿Debe entonces obligarse al competidor en el modo ferroviario a hacerla pública? Entendemos que no. Y es que se solicita información muy detallada sobre el desempeño y comportamiento de la demanda respecto a los servicios de Rente Viajeros en Galicia. Volvemos a recordar que se trata, además, de una petición reiterativa, que requiere expresa elaboración de la información, con el fin claro de comparar datos específicos en series temporales. Supone adicionalmente un consumo de recursos no desdeñable, que puede redundar en perjuicio de quien realiza la elaboración.*
- *Como se ha puesto de manifiesto a los técnicos de Rente Viajeros, los datos comparados ejercicio a ejercicio por relación pueden suponer información valiosa para cualquier competidor, que es también susceptible de ser tratada para darla un sesgo informativo desfavorable. Cabe interrogarse: ¿facilitaría, por ejemplo, una determinada empresa de autobuses o una compañía aérea esta información de buen grado? Y adicionalmente, en el caso de que el sector público tomase el control adquiriendo más del 50% de sus acciones, ¿se convertiría esta información en pública sólo por esa toma de control?*



- *Recapitulando, es criterio de esta entidad que la denegación por mor de la resolución objeto de reclamación fue pertinente y ajustada a Derecho. Cabe atender además al criterio de ese Consejo, sentado en la resolución R/0039/2016, de fecha 14 de abril de 2016, que se expresa textualmente así: "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 óptimas de explotación'.*
- *En rigor, la obligación de publicar no se impondría aquí a la Administración sino a una empresa pública, pero la doctrina es aplicable al caso. Coherentemente con dicho criterio, la reiteración de peticiones sobre el mismo objeto puede tener como consecuencia, de seguirse manteniendo la atención graciable a tanta solicitud, reiteradas periódicamente, no sólo el distraer recursos del negocio principal, el core business, sino también facilitar una labor de presentación sesgada del desempeño comercial, con un efecto de descrédito y correlativamente de refuerzo de la posición de los que en otros modos de transporte operan en el mismo mercado de transporte, muchos de ellos con derechos exclusivos.*

II. FUNDAMENTOS JURÍDICOS

1. De conformidad con lo dispuesto en el artículo 24 de la LTAIBG, 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, el Presidente de este Organismo es competente para resolver las reclamaciones que, con carácter potestativo y previo a un eventual Recurso Contencioso-Administrativo, se presenten en el marco de un procedimiento de acceso a la información.
2. La LTAIBG reconoce en su artículo 12 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".

Es decir, la LTAIBG reconoce y regula el derecho a acceder a información pública que esté en posesión del Organismo al que se dirige la solicitud bien porque él



mismo la ha elaborado o porque la ha obtenido en el ejercicio de las funciones que tiene encomendadas.

3. En cuanto al fondo del asunto planteado, debe mencionarse que el artículo 14.1 h) de la LTAIBG señala lo siguiente: *El derecho de acceso podrá ser limitado cuando acceder a la información suponga un perjuicio para los intereses económicos y comerciales.*

Asimismo, existen precedentes tramitados en este Consejo de Transparencia relativos a solicitudes de información sobre *Número de viajeros transportados a diario en trenes de Larga Distancia (R/0378/2016)* y sobre *Pasajeros de RENFE Asturias-Madrid entre octubre y diciembre 2015 (R/0039/2016)*, este último citado por RENFE OPERADORA en sus alegaciones.

Así, por ejemplo, en el procedimiento R/0039/2016 se razonaba lo siguiente:

“Es criterio ya asentado de este Consejo que los límites a que se refiere el artículo 14 de la LTAIBG, no se aplican directamente, sino que, de acuerdo con la literalidad del texto de su apartado 1, “podrán” ser aplicados. De esta manera, los límites no operan ni automáticamente a favor de la denegación ni absolutamente en relación a los contenidos, sino que su aplicación deberá estar ligada con la protección concreta de un interés legítimo.

En este sentido, por lo tanto, su aplicación no será en ningún caso automática, sino que, antes al contrario, deberá analizarse si la concesión del acceso a la información supone un perjuicio (test del daño) concreto, definido y evaluable. Del mismo modo, es necesaria una aplicación justificada y proporcional del límite, atendiendo a las circunstancias del caso concreto y, especialmente, a la posible existencia de un interés superior que, aún produciéndose un daño, justifique la publicidad o el acceso (test del interés).

En el caso que nos ocupa, RENFE-OPERADORA considera que el acceso a la información solicitada supondría un perjuicio a sus intereses económicos y comerciales, límite al acceso previsto en el artículo 14.1 h). Para analizar este perjuicio entendemos necesario hacer una mención al marco en el que se presta el servicio de transporte por ferrocarril en España, tal y como se hizo en la mencionada Resolución R/0168/2015, de 29 de julio de 2015, de este Consejo de Transparencia y Buen Gobierno.

Según se indica en el Informe del Observatorio del Ferrocarril, publicado en Internet, existen una serie de servicios que han sido declarados como Obligación de Servicio Público en aplicación del 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 carreteras. Dicho Reglamento contiene la siguiente definición de “Obligaciones de Servicio Público”: “la exigencia definida o determinada por una autoridad competente a fin de garantizar los servicios públicos de transporte de viajeros de interés general que un operador, si considerase exclusivamente su propio interés comercial, no asumiría o no asumiría en la misma medida o en las mismas condiciones sin retribución”.



En contraposición están los Servicios Comerciales, que son los servicios que no han sido declarados como Obligación de Servicio Público. Para el caso que nos ocupa, el Informe señala que estos Servicios Comerciales son los servicios denominados Larga Distancia convencional y Alta Velocidad.

Asimismo, según información contenida en el mencionado Informe, Renfe-Operadora recibe del Estado compensaciones por obligaciones de servicio público para la prestación de servicio de viajeros regionales y de cercanías. Las unidades de viajeros de larga distancia y de alta velocidad se gestionan en régimen comercial, de igual forma que la unidad de mercancías, única que pasó a estar sometida a competencia con otros operadores, a partir de 2006.

Continuando sobre los datos contenidos en el repetidamente mencionado Informe se puede observar cómo sí se contienen datos precisos sobre el número de viajeros por estaciones y por ciudades en los casos de trenes AVE y larga distancia, por un lado, y trenes de media distancia por otro. Es decir, los datos que se hacen públicos (no olvidemos que de forma pro activa en la página web del Departamento) son precisamente los de los servicios prestados en régimen comercial.

Puede concluirse, por lo tanto, que la publicación de dicha información en servicios prestados efectiva y no potencialmente en régimen comercial no se ha considerado como perjudicial a los intereses económicos y comerciales de la entidad. Por ello, en buena lógica, y teniendo en cuenta que la información que se solicita es acerca de la larga distancia, debe concluirse, a juicio de este Consejo de Transparencia y Buen Gobierno, que el acceso a la información solicitada no supone en todos los casos un perjuicio a los intereses económicos y comerciales de RENFE-OPERADORA.

La información que solicita el Reclamante en este caso se refiere, por un lado, al número de pasajeros y, por otro, a la calidad del servicio prestado por RENFE-OPERADORA. Al ser contenidos distintos, la solución debe ser igualmente distinta. Para el caso del número de pasajeros, este Consejo de Transparencia entiende que, tal y como se hizo en nuestra Resolución R/0168/2015, de 29 de julio de 2015, se trata de información que, con carácter general, ya ha sido publicada y ofrecida al público, por lo que su divulgación no perjudica los intereses económicos y comerciales de la operadora. Asimismo, ésta ya ha proporcionado al Reclamante, con anterioridad, información estadística y numérica sobre este aspecto. No obstante, y dado el nivel de detalle de la solicitud, sobre todo porque se interesa información específica sobre el número de pasajeros que hicieron el viaje completo entre ambas Comunidades y los que se subieron al mismo servicio Alvia desde las estaciones intermedias, grado de detalle y desagregación que puede no corresponderse con la información de la que se dispone, este Consejo de Transparencia y Buen Gobierno considera que la información debe proporcionarse con el nivel de detalle del que disponga RENFE-OPERADORA.



Por otro lado, 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.

(...)

4. Igualmente, en el procedimiento R/0378/2016 se razonaba lo siguiente:

“Según se indica en el Informe del Observatorio del Ferrocarril, publicado en la página Web del Ministerio de Fomento, existen una serie de servicios que han sido declarados como Obligación de Servicio Público en aplicación del 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 carreteras. Dicho Reglamento contiene la siguiente definición de “Obligaciones de Servicio Público”: “la exigencia definida o determinada por una autoridad competente a fin de garantizar los servicios públicos de transporte de viajeros de interés general que un operador, si considerase exclusivamente su propio interés comercial, no asumiría o no asumiría en la misma medida o en las mismas condiciones sin retribución”.

En contraposición están los Servicios Comerciales, que son los servicios que no han sido declarados como Obligación de Servicio Público. Para el caso que nos ocupa, el Informe señala que estos Servicios Comerciales son los servicios denominados Larga Distancia convencional y Alta Velocidad.

Asimismo, según información contenida en el mencionado Informe Renfe-Operadora recibe del Estado compensaciones por obligaciones de servicio público para la prestación de servicio de viajeros regionales y de cercanías. Las unidades de viajeros de larga distancia y de alta velocidad se gestionan en régimen comercial, de igual forma que la unidad de mercancías, única que pasó a estar sometida a competencia con otros operadores, a partir de 2006.

En conclusión, los servicios por los que se interesa el solicitante, los de larga distancia, se prestan en régimen comercial.

En respuesta a la primera de las cuestiones planteadas en la solicitud, RENFE-OPERADORA, se remite a la información publicada en el último Informe del



Observatorio del Ferrocarril. Este Consejo de Transparencia ha analizado la información que se contiene en el mismo y ha constatado que, a partir de la página 47, se recoge información sobre el transporte de viajeros de larga distancia diferenciando entre “alta velocidad” y “larga distancia convencional”. No obstante, también se especifica que este tráfico en 2014 se produce en 176 estaciones, considerando únicamente aquellas en las que se registran más de 365 viajeros (subidos más bajados) al año en estos trenes (página 49 del Informe). Es decir, efectivamente, y tal y como menciona el escrito de reclamación, la información publicada proactivamente es parcial y no comprende la relativa a todas las estaciones de larga distancia que operan en nuestro país.

Así, por ejemplo, si analizamos los datos incluidos en la página 64 del informe, éstos vienen referidos a 30 estaciones (se entiende que las que tienen más tráfico) y, respecto del resto, tan sólo se aporta información agregada, ya que en el cuadro se hace referencia expresamente a “resto de viajeros (s+b)” para aportar la cifra relativa al tráfico en estas estaciones.

De las consideraciones anteriores puede claramente concluirse lo siguiente:

- La información ofrecida es parcial, por cuanto no afecta a todas las estaciones donde se presta un servicio de larga distancia.*
- La información en su totalidad está disponible por cuanto se han tenido en cuenta al efecto de publicar los datos que contiene el informe, que recoge la cifra global, sumada, del tráfico de viajeros en el resto de las estaciones.*

Asimismo, debe señalarse que, en cumplimiento de la resolución recaída en el expediente R/0024/2016, antes mencionada, figura en los archivos de este Consejo de Transparencia y Buen Gobierno la información remitida a la reclamante que, en ese caso, venía referida a todos los viajeros de estaciones de Alta Velocidad, y que, como hemos visto, es uno de los servicios agrupados bajo la mención genérica de servicios de larga distancia.

Respecto al argumento del perjuicio a los intereses económicos y comerciales, este Consejo reproduce los argumentos mencionados en la reiterada resolución del expediente R/0024/2016 para considerar que proporcionar esta información no supone un perjuicio para los intereses económicos y comerciales. “Es decir, los datos que se hacen públicos (no olvidemos que de forma pro activa en la página web del Ministerio de Fomento) son precisamente los de los servicios prestados en régimen comercial, como es la Larga distancia y el AVE. Puede concluirse, por lo tanto, que la publicación de dicha información en servicios prestados efectiva y no potencialmente en régimen comercial no se ha considerado como perjudicial a los intereses económicos y comerciales de la entidad. Por ello, en buena lógica, no puede por menos que concluirse, a juicio de este Consejo de Transparencia y Buen Gobierno, que el acceso a la información estadística solicitada no supone un perjuicio a los intereses económicos y comerciales de RENFE-Operadora”.



No obstante lo anterior, este Consejo de Transparencia y Buen Gobierno sí comparte el hecho de que la identificación del servicio concreto del que se hace uso, más allá de los datos agregados por estaciones, podría aportar información adicional que perjudicase la posición de RENFE-Operadora respecto a posibles competidores.

Teniendo en cuenta lo anterior, figura en el expediente que en trámite de alegaciones se ha aportado junto con el escrito de alegaciones, documento en el que se indica el número de viajeros usuarios de servicios comerciales en el período 2008-2015. No obstante, no consta que dicha información haya sido suministrada al interesado, por lo que procede en este punto estimar por motivos formales la presente reclamación.

Por otro lado, debe tenerse en cuenta que, el resto de datos solicitados- estación de origen y destino de los viajeros, fecha del viaje y tren utilizado en cada desplazamiento- implicaría suministrar información de todos y cada uno de los viajes que hubieran realizado todos y cada uno de los usuarios de los servicios de larga distancia prestados por RENFE-Operadora en el período que abarca la solicitud. Esta circunstancia, en nuestra opinión, implicaría la conexión de diversas variables que supondrían una actividad de reelaboración de la información existente y a disposición del organismo al que se dirige la solicitud. “

5. A ello debe añadirse que los secretos comerciales, esenciales a la hora de poder confirmar que se produce un perjuicio en el sentido señalado en el art. 14.1 h) de la LTAIBG, han sido regulados por la reciente *Directiva 2016/943 del Parlamento Europeo y del Consejo de 8 de junio de 2016 relativa a la protección de los conocimientos técnicos y la información empresarial no divulgados (secretos comerciales) contra su obtención, utilización y revelación ilícitas*. Si bien el plazo para trasponer esta directiva finaliza en junio de 2018, su texto señala cuestiones de interés para el caso que nos ocupa.

Así, señala lo siguiente:

“Las empresas, así como los organismos de investigación de carácter no comercial, invierten en la obtención, desarrollo y aplicación de conocimientos técnicos (know how) e información, que son la moneda de cambio de la economía del conocimiento y proporcionan una ventaja competitiva. Esta inversión en la generación y aplicación de capital intelectual es un factor determinante para su competitividad y su rendimiento asociado a la innovación en el mercado y, por tanto, para la rentabilidad de sus inversiones, que constituye la motivación subyacente a la investigación y el desarrollo en las empresas. (...) considerando 1

(...) al proteger esa gran diversidad de conocimientos técnicos e información empresarial, ya sea como complemento o como alternativa a los derechos de propiedad intelectual, los secretos comerciales permiten a los creadores e innovadores sacar provecho de sus creaciones e innovaciones, por lo que son



especialmente importantes para la competitividad de las empresas, así como para la investigación y el desarrollo, y el rendimiento asociado a la innovación.

Considerando 2

(...) La obtención, utilización o revelación ilícitas de un secreto comercial comprometen la capacidad de su poseedor legítimo para aprovechar las ventajas que le corresponden como precursor por su labor de innovación.

Considerando 4.

La obtención, utilización o revelación ilícitas de un secreto comercial por un tercero podría tener consecuencias desastrosas para el poseedor legítimo del secreto comercial, ya que, una vez divulgado, sería imposible para el poseedor legítimo volver a la situación anterior a la pérdida del secreto comercial. Es esencial, pues, prever medidas provisionales rápidas, efectivas y accesibles para poner fin inmediatamente a la obtención, utilización o revelación ilícitas de un secreto comercial, incluso cuando se utilice para la prestación de servicios. (...)

Considerando 26.

Finalmente, en su artículo 2 define secreto comercial como

(...) la información que reúna todos los requisitos siguientes:

- a) ser secreta en el sentido de no ser, en su conjunto o en la configuración y reunión precisas de sus componentes, generalmente conocida por las personas pertenecientes a los círculos en que normalmente se utilice el tipo de información en cuestión, ni fácilmente accesible para estas;*
- b) tener un valor comercial por su carácter secreto;*
- c) haber sido objeto de medidas razonables, en las circunstancias del caso, para mantenerla secreta, tomadas por la persona que legítimamente ejerza su control;*

Por su parte, la Comunicación de la Comisión relativa a las normas de acceso al expediente de la Comisión en los supuestos de aplicación de los artículos 81 y 82 del Tratado CE, los artículos 53, 54 y 57 del Acuerdo EEE, y el Reglamento (CE) nº 139/2004 del Consejo (2005/C 325/07)

3.2.1. Secretos comerciales

18. Cuando la divulgación de información sobre la actividad económica de una empresa pueda causarle un perjuicio grave, dicha información tendrá carácter de secreto comercial (). Como ejemplos de información que puede considerarse secreto comercial cabe citar la información técnica y/o financiera relativa a los conocimientos técnicos de una empresa, los métodos de evaluación de costes, los secretos y procesos de producción, las fuentes de suministro, las cantidades producidas y vendidas, las cuotas de mercado, los ficheros de clientes y



distribuidores, la estrategia comercial, la estructura de costes y precios y la estrategia de ventas.

Teniendo en cuenta lo anterior, los intereses económicos o comerciales han sido interpretados por la Sentencia nº 98/2017, relativa al acceso a información relativa al contrato de compra de trenes AVE y dictada por el Juzgado Central de lo Contencioso-Administrativo nº 11 de Madrid el 22 de junio de 2017 en el PO 49/2016 en el siguiente sentido:

"La ley consagra pues la prevalencia del derecho subjetivo a obtener la información y correlativamente el deber de entregarla, salvo que concurran causas justificadas que limiten tal derecho, a las que se refiere el art. 14, causas que constituyen conceptos jurídicos indeterminados cuya relevancia y trascendencia han de ser concretadas en cada caso, ponderando los intereses en conflicto, resultando en este caso que deben prevalecer los intereses generales en mantener la confidencialidad de los datos contenidos en el Pliego de Condiciones, que se exigió al entregarse únicamente a los licitadores, por tratarse de un procedimiento restringido". "Aunque ciertamente el contrato objeto de solicitud supone el uso de fondos públicos, resulta que en este caso, la existencia de posible secretos profesionales o garantía de confidencialidad, podrían resultar afectados de accederse a lo solicitado, (...)"

Además de lo anterior, resulta también relevante destacar lo indicado por el Tribunal Supremo en su sentencia de 16 de octubre de 2017 dictada en el Recurso de Casación nº 75/2017 en el siguiente sentido:

"Cualquier pronunciamiento sobre las "causas de inadmisión" que se enumeran en el artículo 18 de la Ley 19/2013, de 9 de diciembre, y, en particular, sobre la prevista en el apartado 1.c) de dicho artículo (que se refiere a solicitudes "relativas a información para cuya divulgación sea necesaria una acción previa de reelaboración") debe tomar como premisa la formulación amplia y expansiva con la que aparece configurado el derecho de acceso a la información en la Ley 19/2013." (...) "Esa formulación amplia en el reconocimiento y en la regulación legal del derecho de acceso a la información obliga a interpretar de forma estricta, cuando no restrictiva, tanto las limitaciones a ese derecho que se contemplan en el artículo 14.1 de la Ley 19/2013 como las causas de inadmisión de solicitudes de información que aparecen enumeradas en el artículo 18.1".(...) sin que quepa aceptar limitaciones que supongan un menoscabo injustificado y desproporcionado del derecho de acceso a la información.

Por ello, la causa de inadmisión de las solicitudes de información que se contempla en el artículo 18.1.c) de la Ley 19/2013, de 9 de diciembre, no opera cuando quien invoca tal causa de inadmisión no justifique de manera clara y suficiente que resulte necesario ese tratamiento previo o reelaboración de la información.

Asimismo, la posibilidad de limitar el derecho de acceso a la información no constituye una potestad discrecional de la Administración o entidad a la que se



solicita información, pues aquél es un derecho reconocido de forma amplia y que sólo puede ser limitado en los casos y en los términos previstos en la Ley; de manera que limitación prevista en el artículo 14.1.h/ de la Ley 19/2013 no opera cuando quien la invoca no justifica que facilitar la información solicitada puede suponer perjuicio para los intereses económicos y comerciales.

6. En el caso que nos ocupa, dados los antecedentes descritos, debe hacerse una distinción entre los datos que afectan al número de viajeros y el resto de información solicitada, puesto que ambos supuestos tienen soluciones diferentes.

En efecto, como se ha dictaminado previamente por este Consejo de Transparencia, los datos que afectan al número de viajeros y que se hacen públicos previamente de forma voluntaria por el Operador son precisamente los de los servicios prestados en régimen comercial, como es la Larga distancia y el AVE. Puede concluirse, por lo tanto, que la publicación de dicha información en servicios prestados efectiva y no potencialmente en régimen comercial no se ha considerado como perjudicial a los intereses económicos y comerciales de la entidad. Por ello, en buena lógica, no puede por menos que concluirse, como se ha venido haciendo con anterioridad, que el acceso a esta información solicitada no supone un perjuicio a los intereses económicos y comerciales de RENFE-Operadora.

Sin embargo, el resto de información solicitada, relativa a la identificación de los distintos puntos del recorrido en que se suben y bajan los viajeros, cuantificando su número en cada estación, puede entenderse que por su consideración de secreto comercial respecto de la entidad proveedora, por afectar al servicio de manera directa en base a su funcionamiento y por tratarse de servicios prestados en régimen de libre competencia real o previsible con otros medios de transporte ampliamente implantados en España, de forma constatable y no meramente hipotética, puede producirse un perjuicio a los intereses económicos y comerciales en el sentido previsto en el art. 14.1 h), como así se ha reconocido con anterioridad.

7. Asimismo, puede entenderse que la relación de viajeros punto por punto solicitada respecto a los trayectos realizados dentro de la Comunidad Autónoma de Galicia no forma parte de esa Larga distancia y el AVE y por lo tanto, no están explotadas en régimen comercial. Ello implica que la solución que debe darse a los trayectos de cercanías debe ser analizada desde otro punto de vista.

Así, en el procedimiento R/0108/2016, relativo a Inversiones previstas en el Plan de cercanías Renfe y previsión de pasajeros, tramitado por este Consejo de Transparencia, consta que *“Tanto Renfe Operadora como ADIF han informado detalladamente al solicitante de los objetivos y contenidos del Plan. ADIF también ha remitido un documento donde se contiene la siguiente información:*

- *La inversión total prevista en el Plan de Cercanías y su desglose anualizado.*



- *El desglose de la inversión a cargo de las dos entidades responsables del Plan: ADIF y Renfe.*

- *El destino de cada una de las grandes partidas de la inversión.*

- *Los datos de la inversión por núcleos territorializados: Madrid, Barcelona, Tarragona-Girona, Levante, Cantábrico, Andalucía e Interior.*

Hay que poner de manifiesto que el documento proporcionado al solicitante agrupa todos los datos esenciales referidos al proyecto denominado Plan Integral de Cercanías 2015-2019.”

Actualmente, el Plan Integral de Cercanías de Madrid 2018-2025, por ejemplo, figura accesible al público en la siguiente página Web www.adif.es/es_ES/infraestructuras/doc/Plan_Integral_Madrid.pdf. En el mismo se analiza la demanda de viajeros por estación y por tramos.

En consecuencia, atendiendo a estos antecedentes y a lo expuesto en los apartados precedentes de la presente resolución, se entiende que la cifra total de viajeros del año 2017 en las estaciones de la Comunidad Autónoma de Galicia mencionadas en la solicitud también debe ser de acceso público, por no afectar a los intereses económicos y comerciales de RENFE.

8. Igualmente, se considera necesario realizar una aclaración respecto de ciertas consideraciones realizadas por RENFE Operadora en sus escritos.

En concreto, y respecto del aparente diferente tratamiento respecto de concesionarios privados de servicios públicos en lo relativo a sus obligaciones de transparencia, debe aclararse que el art. 4 de la LTAIBG regula este aspecto y concretamente señala lo siguiente:

Las personas físicas y jurídicas distintas de las referidas en los artículos anteriores que presten servicios públicos o ejerzan potestades administrativas estarán obligadas a suministrar a la Administración, organismo o entidad de las previstas en el artículo 2.1 a la que se encuentren vinculadas, previo requerimiento, toda la información necesaria para el cumplimiento por aquéllos de las obligaciones previstas en este título. Esta obligación se extenderá a los adjudicatarios de contratos del sector público en los términos previstos en el respectivo contrato

9. Por ello, la presente Reclamación debe ser estimada en parte, debiendo RENFE-OPERADORA facilitar al Reclamante la siguiente información:

- *La cifra total de viajeros del año natural 2017 (de 1 de enero de 2017 a 31 de diciembre de 2017) y en ambos sentidos, en las siguientes relaciones:*

*Madrid-Chamartin – Ourense,
Madrid-Chamartin - Santiago de Compostela,
Madrid-Chamartin - A Coruña,
Madrid-Chamartin - Vigo-Guixar,
Madrid-Chamartin – Lugo,*





Madrid-Chamartin – Pontevedra,
Madrid-Chamartin – Ferrol,
Madrid-Chamartin - Monforte de Lemos,
Madrid-Chamartin – Sarria,
Madrid-Chamartin - A Gudiña,
Madrid-Chamartin - O Barco de Valdeorras,
Madrid-Chamartin - A Rúa,
Madrid-Chamartin - Betanzos-Infesta,
Madrid-Chamartin - Betanzos-Cidade,
Madrid-Chamartin – Pontedeume,
Madrid-Chamartin – Zamora,
Madrid-Chamartin - Puebla de Sanabria,
Madrid-Chamartin - Medina AV

- La cifra total de viajeros, punto a punto, del año natural 2017 (de 1 de enero de 2017 a 31 de diciembre de 2017) y en ambos sentidos, en las siguientes relaciones:

Ourense - Santiago de Compostela,
Ourense - A Coruña,
Ourense - Vigo-Guixar,
Ourense - Lugo,
Ourense - Monforte de Lemos,
Ourense - Vilagarcía de Ourense,
A Coruña - Santiago de Compostela,
A Coruña - Vigo-Guixar,
A Coruña - Vigo-Urzáiz,
A Coruña - Pontevedra,
A Coruña - Vilagarcía de Arousa,
A Coruña - Lugo,
A Coruña - Ferrol,
Santiago de Compostela - Vigo-Guixar,
Santiago de Compostela - Vigo-Urzáiz,
Santiago de Compostela - Vilagarcía de Arousa,
Santiago de Compostela - Pontevedra,
Pontevedra - Vilagarcía de Arousa,
Vigo-Guixar - Pontevedra,
Vigo-Guixar - Vilagarcía de Arousa,
Vigo-Urzáiz - Pontevedra,
Vigo-Urzáiz - Vilagarcía de Arousa

III.RESOLUCIÓN

En atención a los Antecedentes y Fundamentos Jurídicos descritos, procede:

PRIMERO: ESTIMAR la Reclamación presentada por [REDACTED] con entrada el 28 de febrero de 2018, contra la Resolución, de 16 de febrero de 2018, de la Entidad Pública Empresarial RENFE OPERADORA, dependiente del MINISTERIO DE FOMENTO.





SEGUNDO: INSTAR a la Entidad Pública Empresarial RENFE OPERADORA, dependiente del MINISTERIO DE FOMENTO a que, en el plazo máximo de 15 días hábiles, remita a [REDACTED] la información referida en el Fundamento Jurídico 9 de la presente Resolución.

TERCERO: INSTAR a la Entidad Pública Empresarial RENFE OPERADORA, dependiente del MINISTERIO DE FOMENTO a que, en el mismo plazo máximo de 15 días hábiles, remita a este Consejo de Transparencia copia de la información enviada al Reclamante.

De acuerdo con el artículo 23, número 1, de la Ley 19/2013, de 9 de diciembre, 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, 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.

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

